

3 1761 11726480 4



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117264804>

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 1

Vol. 27, N° 1

HIGHLIGHTS

- Spurred on by increasing demand for air services, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), have reported continuous gains in passenger-kilometres flown on scheduled routes, from early in 1994 to October 1994.

Available on CANSIM: Matrix 385

- During the period 1991-1993, transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers accounted for about 15% of all itinerant movements at the 56 Transport Canada towered airports. American air carriers accounted for 61% of these transborder aircraft movements, while Canadian air carriers accounted for 37%.
- During the first quarter of 1994, the number of passengers travelling between all city-pairs on domestic scheduled services totalled 2,305,040, down 0.1% compared to the first quarter of 1993.
- Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination totals rose 159% from 1970 to 1993.

Recent releases

- Canadian Civil Aviation, 1993 (Catalogue No. 51-206)
- Air Carrier Traffic at Canadian Airports, October-December 1993 (Catalogue No. 51-005)
- Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report, 1993 (Catalogue No. 51-204)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Stimulés par une hausse de la demande de services aériens, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré des gains continus, tôt en 1994 jusqu'en octobre 1994, dans le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur des routes régulières.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Au cours des années 1991-1993, le nombre des mouvements transfrontaliers des transporteurs canadiens et américains ont totalisé environ 15% du total des mouvements itinérants aux 56 aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle de la circulation aérienne. La part de marché de ces mouvements transfrontaliers détenue par les transporteurs américains était de 61%, alors que celle des transporteurs canadiens était de 37%.
- Au cours du premier trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services intérieurs réguliers se chiffrait à 2 305 040, une baisse de 0,1% par rapport au premier trimestre de 1993.
- Le nombre total des passagers aériens des services réguliers selon l'origine et la destination, pour le secteur transfrontalier, a progressé de 159% de 1970 à 1993.

Mises en circulation récentes

- Aviation civile canadienne, 1993 (n° 51-206 au catalogue)
- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Octobre-décembre 1993 (n° 51-005 au catalogue)
- Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, 1993 (N° 51-204 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
October 1994 (Preliminary Data)

	October 1994	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	
OPERATIONAL STATISTICS	October				
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	954	4.5	9,422	1.3	Réguliers - Intérieur
- International	587	7.3	6,023	6.4	- International
- Total	1,541	5.5	15,445	3.2	- Total
Charter	76	-8.4	1,107	-4.6	Affrètements
Total	1,617	4.8	16,552	2.7	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 399 739	8.6	13 816 297	3.9	Réguliers - Intérieur
- International	2 288 384	13.3	23 612 306	9.2	- International
- Total	3 688 123	11.4	37 428 603	7.2	- Total
Charter	168 541	-13.5	2 589 756	-7.0	Affrètements
Total	3 856 665	10.1	40 018 359	6.1	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 758 247	12.1	55 829 839	8.1	Réguliers
Charter	206 556	-15.4	3 223 311	-6.4	Affrètements
Total	5 964 803	10.9	59 053 151	7.2	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	64.0	...	67.0	...	Réguliers %
Charter %	81.6	...	80.3	...	Affrètements %
Total %	64.7	...	67.8	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	35 053	-7.9	331 716	-1.8	Réguliers
Charter	168	-1.6	1 139	-24.5	Affrètements
Total	35 222	-7.8	332 856	-1.9	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	141 112	1.9	1 276 876	8.0	Réguliers
Charter	702	-0.2	4 061	-18.5	Affrètements
Total	141 814	1.9	1,280 938	7.8	Total
Hours Flown	55	5.8	542	5.9	Heures de vol

All Operations

Litres of turbo fuel consumed 260 900 9.1 2 598 356 7.2

Spurred on by increasing demand for air services, the major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), have reported continuous gains in passenger-kilometres flown on scheduled routes, from early in 1994 to October. On a year-over-year basis, in the international market, they reported average growth of 10% for the months of February through October (13% in October). In the domestic market, for the months of March through October, they averaged 4% growth per month (9% in October). In both markets taken together, for the period January to October, 1994 they have flown 37.4 billion passenger-kilometres, the second highest level ever reported. In the last three years, for the comparable period, they flew an average of 34.8 billion. Operations peaked in 1990, the year after CAIL's parent (PWA Corporation) purchased Wardair. At the time, this had the effect of greatly increasing the total capacity of the combined fleets of Air Canada and CAIL.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International
Ltée), octobre 1994 (données provisoires)

	October 1994	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	
STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	Octobre				
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	954	4.5	9,422	1.3	Réguliers - Intérieur
- International	587	7.3	6,023	6.4	- International
- Total	1,541	5.5	15,445	3.2	- Total
Charter	76	-8.4	1,107	-4.6	Affrètements
Total	1,617	4.8	16,552	2.7	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 399 739	8.6	13 816 297	3.9	Réguliers - Intérieur
- International	2 288 384	13.3	23 612 306	9.2	- International
- Total	3 688 123	11.4	37 428 603	7.2	- Total
Charter	168 541	-13.5	2 589 756	-7.0	Affrètements
Total	3 856 665	10.1	40 018 359	6.1	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 758 247	12.1	55 829 839	8.1	Réguliers
Charter	206 556	-15.4	3 223 311	-6.4	Affrètements
Total	5 964 803	10.9	59 053 151	7.2	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	64.0	...	67.0	...	Réguliers %
Charter %	81.6	...	80.3	...	Affrètements %
Total %	64.7	...	67.8	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	35 053	-7.9	331 716	-1.8	Réguliers
Charter	168	-1.6	1 139	-24.5	Affrètements
Total	35 222	-7.8	332 856	-1.9	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	141 112	1.9	1 276 876	8.0	Réguliers
Charter	702	-0.2	4 061	-18.5	Affrètements
Total	141 814	1.9	1,280 938	7.8	Total
Hours Flown	55	5.8	542	5.9	Heures de vol

Ensemble des opérations

Consommation de carburant à
turbomoteurs - Litres

Stimulés par une hausse de la demande de services aériens, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont déclaré des gains continus, tôt en 1994 jusqu'en octobre, dans le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur des routes régulières. Sur la base d'une année à l'autre, pour le marché international, ils ont rapporté un taux de croissance moyen de 10% pour les mois de février à octobre (13% en octobre). Pour le marché intérieur, durant les mois de mars à octobre, leur croissance moyenne fut de 4% par mois (9% en octobre). Durant la période de janvier à octobre 1994, pour les deux marchés combinés, ils ont réalisé 37,4 milliards de passagers-kilomètres, le second sommet jamais atteint. Au cours des trois dernières années, pour la même période de comparaison, ils ont réalisé une moyenne de 34,8 milliards de passagers-kilomètres. Les opérations ont atteint un sommet en 1990, soit l'année qui a suivi l'achat de Wardair par PWA Corporation, le parent de LACI. À cette époque, cela a eu l'effet d'accroître considérablement la capacité totale des flottes combinées de Air Canada et de LACI.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, July 1994

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juillet 1994

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July 1994	Change July 1994/1993 Variation Juillet	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet			
			%		%
1.	Vancouver Intl BC	28,758	3.5	173,478	4.2
2.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,811	-2.1	175,551	-1.8
3.	Montréal/St-Hubert QC	19,017	-3.0	106,086	4.1
4.	Chicoutimi/St-Honoré QC	18,768	0.0	50,781	-16.3
5.	Victoria Intl BC	17,748	8.7	96,518	-2.8
6.	Calgary Intl AB	16,975	-2.8	118,434	-0.5
7.	Boundary Bay BC	16,357	1.1	90,906	-9.5
8.	Montréal/Dorval QC	16,039	15.6	111,186	2.8
9.	Québec/Jean Lesage Intl QC	15,454	15.5	73,305	-4.8
10.	Winnipeg Intl MB	13,667	21.7	88,639	9.5
11.	Ottawa/Macdonald-Cartier ON	13,384	-0.7	84,881	-2.0
12.	Toronto/Buttonville ON	12,973	-4.9	81,294	-6.6
13.	Yellowknife NT	11,666	47.0	53,886	22.0
14.	Toronto Island ON	11,124	1.3	60,029	3.7
15.	Calgary/Springbank AB	11,037	7.8	64,088	2.1
16.	Winnipeg/St. Andrews MB	10,871	18.0	47,482	-6.2
17.	Halifax Intl NS	10,801	4.7	67,609	9.1
18.	Abbotsford BC	10,710	-5.7	80,133	-0.6
19.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	10,146	22.9	53,209	9.9
20.	North Bay ON	9,282	7.0	37,848	-12.1
21.	Hamilton ON	9,264	-12.3	61,408	-7.4
22.	Edmonton Mun AB	9,096	-15.6	66,691	-1.6
23.	London ON	8,702	-5.5	56,283	1.8
24.	Moncton NB	8,215	3.6	38,443	2.6
25.	Pitt Meadows BC	8,037	3.8	46,815	-6.5
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	343,902	3.8	1,984,983	-0.4
	Total - Transport Canada Towers (55)/ Total - Tours de Transports Canada (55)	491,944	4.0	2,887,366	-0.3

In July 1994, total movements at the 55 Transport Canada towered airports increased by 4.0% from July 1993. Itinerant movements increased by 5.0% to 330,511 while local movements increased by 2.0% to 161,433 compared to the same month in 1993.

In the first seven months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 0.3% over the same period in 1993. Itinerant movements increased by 1.4% to 1,939,570 while local movements decreased by 3.6% to 947,796.

The largest percentage increase in July was 92.3% at Penticton, BC. The largest decrease was 29.1% at Charlottetown, PE, where both itinerant and local traffic showed declines.

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Au cours du mois de juillet 1994, les 55 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 4,0% par rapport au mois de juillet 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 330 511, soit une augmentation de 5,0% par rapport au mois de juillet 1993 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 2,0% pour s'établir à 161 433.

Au cours des sept premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 0,3% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1 939 570, soit une augmentation de 1,4% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 3,6% pour s'établir à 947 796.

En juillet, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Penticton, BC (92,3%). La plus forte diminution a été enregistrée à Charlottetown, PE, soit 29,1%. À cet aéroport, le trafic itinérant et local ont connu des baisses.

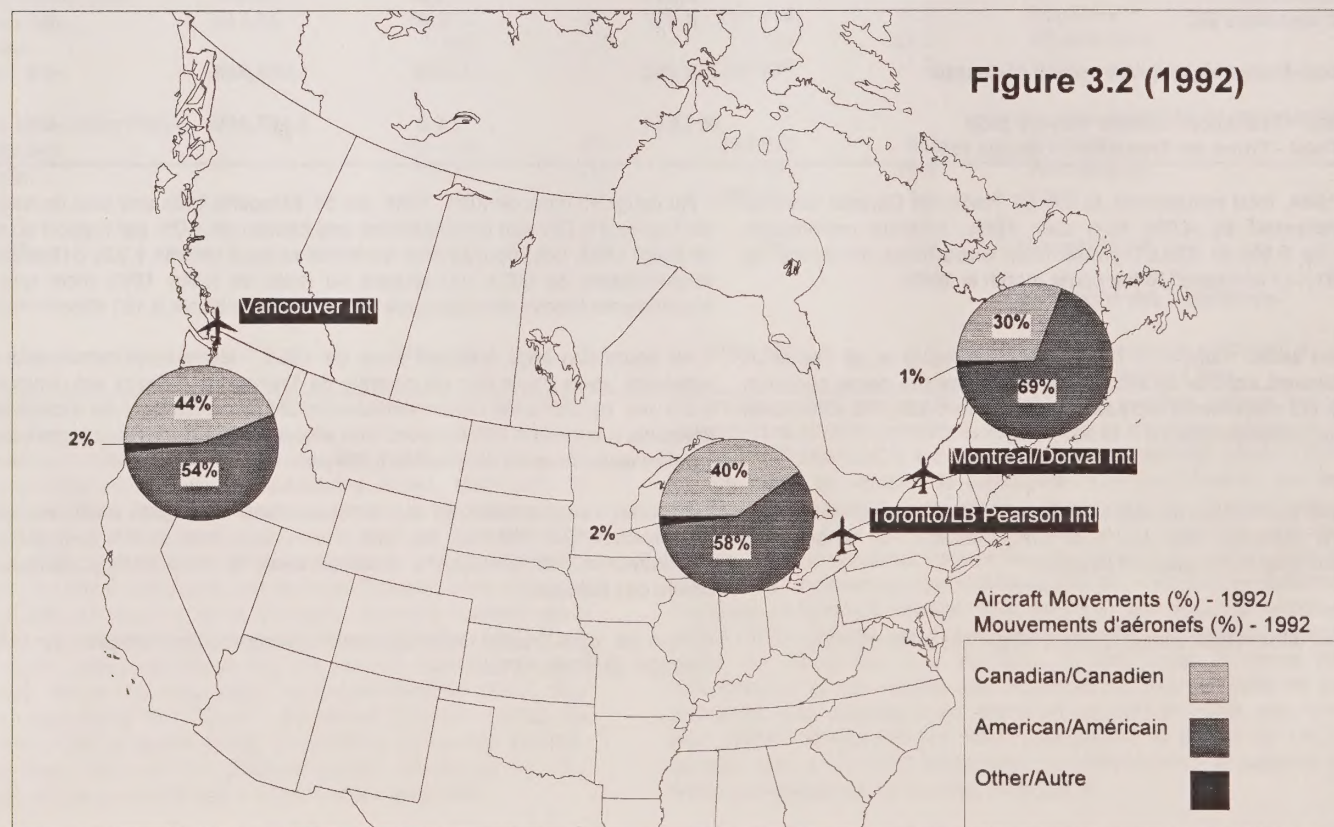
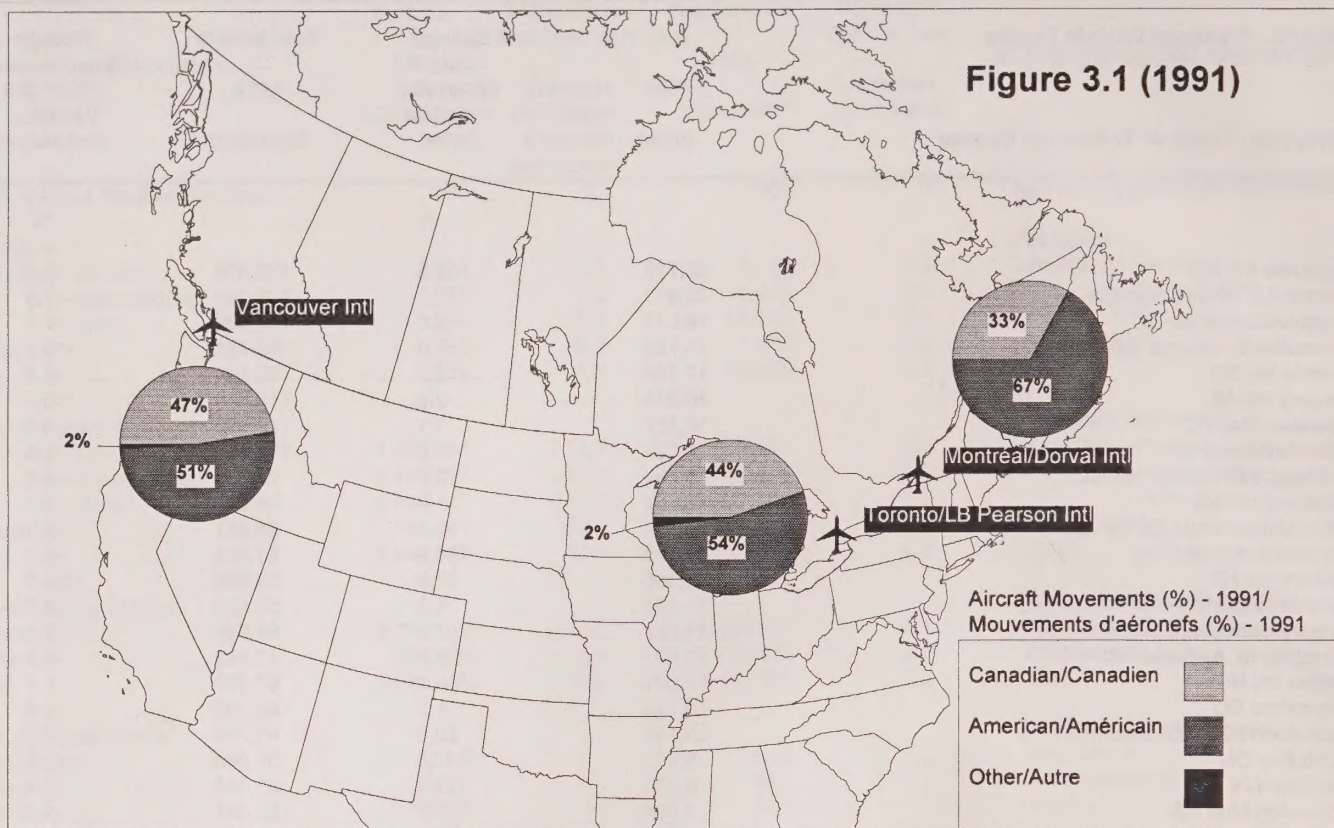
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819) 997-6190.

SECTION 3 - FIGURES 3.1 - 3.3

Transborder Aircraft Movements by Canadian¹ and American Air Carriers 1991 - 1993

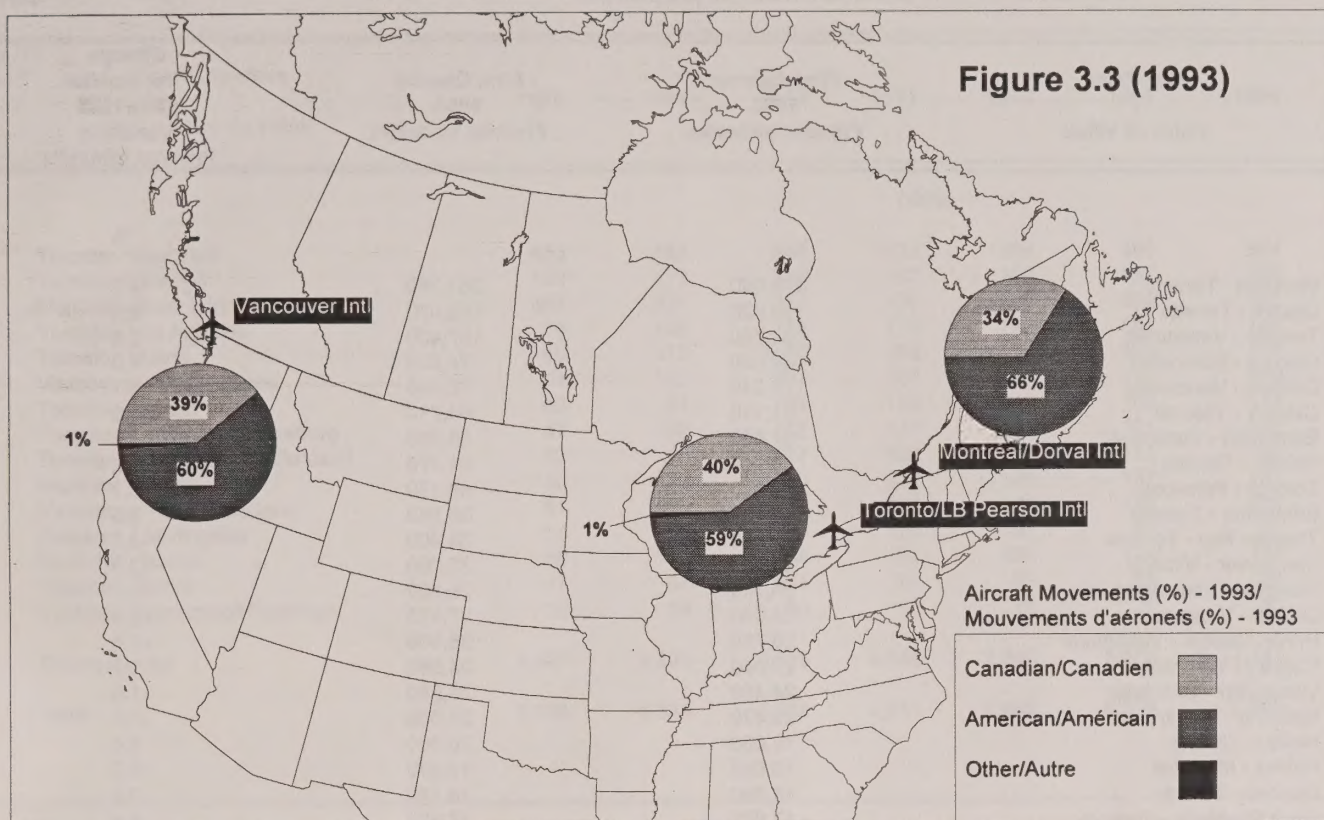
SECTION 3 - FIGURES 3.1 - 3.3

Mouvements transfrontaliers des transporteurs aériens canadiens¹ et américains, 1991-1993



¹ Includes only movements by Canadian Level I-III air carriers.

¹ Inclut seulement les mouvements des transporteurs canadiens de niveaux I-III.



During the period 1991-1993, transborder aircraft movements by Canadian and American air carriers accounted for about 15% of all itinerant movements at the 56 Transport Canada towered airports. American air carriers accounted for 61% of these transborder aircraft movements, while Canadian air carriers accounted for 37%.

Toronto/L. B. Pearson, Montréal/Dorval and Vancouver International reported the most transborder aircraft movements in each of the three years. Between 1991-1993, these three airports represented 72% of all transborder aircraft movements at Transport Canada airports of which 59% were by American air carriers and 39% by Canadian air carriers. Montréal had the highest three year average of transborder movements by American air carriers at 67% while Toronto and Vancouver totalled 57% and 55%, respectively.

On a year over year comparison, only Montréal had a percentage increase in transborder aircraft movements (12%) by Canadian air carriers during the period 1992-1993.

In contrast, Vancouver showed the greatest percentage increase in transborder aircraft movements by American air carriers, with a 3.7% rise between 1991-1992 and another 8.5% rise between 1992-1993. Toronto also had an increase between 1991 and 1992 (11.2%), followed by a 7.5% decrease from 1992 to 1993.

For further information, please contact Mike Paju at (819) 997-6185.

Au cours des années 1991-1993, le nombre des mouvements transfrontaliers des transporteurs canadiens et américains ont totalisé environ 15% du total des mouvements itinérants aux 56 aéroports de Transports Canada dotés d'une tour de contrôle de la circulation aérienne. La part marché de ces mouvements transfrontaliers détenue par les transporteurs américains était de 61%, alors que celle des transporteurs canadiens était de 37%.

Les aéroports internationaux de Toronto/L. B. Pearson, Montréal/Dorval et Vancouver ont déclaré le plus grand nombre de ces mouvements transfrontaliers durant chacune de ces trois années. Entre 1991-1993, ces trois aéroports ont représenté 72% de tous les mouvements transfrontaliers aux aéroports de Transports Canada; 59% ont été fait par les transporteurs américains et 39% par les transporteurs canadiens. Montréal a obtenu la plus haute moyenne des mouvements transfrontaliers des transporteurs américains pour ces trois ans avec 67%, tandis que Toronto et Vancouver ont totalisé respectivement, 57% et 55%.

Si l'on compare d'une année à l'autre, seulement Montréal a connu une augmentation (12,0%) des mouvements transfrontaliers réalisés par les transporteurs canadiens pendant la période 1992-1993.

Au contraire, Vancouver a enregistré la plus forte augmentation en pourcentage des mouvements transfrontaliers réalisés d'une hausse par les transporteurs américains avec 3,7% entre 1991-1992 suivi de 8,5% entre 1992-1993. Toronto a également connu une augmentation entre 1991-1992 de 11,2% suivi d'une diminution de 7,5% entre 1992-1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks au (819) 997-6190.

SECTION 4 - TABLE 4.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics, First quarter 1994 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic intérieur, Premier trimestre de 1994 (données
provisoires)

Rank 1994 Rang	City-Pairs - Paire de villes	First Quarter 1993 Premier trimestre	First Quarter 1994 Premier trimestre	Change First Quarter 1994/1993 Variation Premier trimestre
				%
1.	Montréal - Toronto	274,090	261,350	-4.7
2.	Ottawa - Toronto	155,620	152,070	-2.3
3.	Toronto - Vancouver	104,750	107,400	2.5
4.	Calgary - Edmonton	69,360	74,220	7.0
5.	Calgary - Vancouver	74,240	72,680	-2.1
6.	Calgary - Toronto	61,110	64,710	5.9
7.	Edmonton - Vancouver	57,650	55,330	-4.0
8.	Halifax - Toronto	48,740	51,770	6.2
9.	Toronto - Winnipeg	46,910	48,170	2.7
10.	Edmonton - Toronto	38,170	39,940	4.6
11.	Thunder Bay - Toronto	35,900	34,400	-4.2
12.	Vancouver - Victoria	29,320	33,060	12.8
13.	Montréal - Vancouver	30,740	29,800	-3.1
14.	Ottawa - Vancouver	28,640	27,830	-2.8
15.	Prince George - Vancouver	28,750	26,500	-7.8
16.	Calgary - Winnipeg	25,050	24,580	-1.9
17.	Vancouver - Winnipeg	24,450	23,980	-1.9
18.	Kelowna - Vancouver	25,420	23,500	-7.6
19.	Halifax - Ottawa	19,600	20,260	3.4
20.	Halifax - Montréal	19,560	19,500	-0.3
21.	Québec - Toronto	18,690	18,740	0.3
22.	Sault Ste-Marie - Toronto	17,070	18,680	9.4
23.	St. John's - Toronto	14,370	18,060	25.7
24.	Halifax - St. John's	15,960	17,890	12.1
25.	Ottawa - Winnipeg	18,740	17,530	-6.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,282,900	1,281,950	-0.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,307,780	2,305,040	-0.1

During the first quarter of 1994, the number of passengers travelling between all city-pairs on domestic scheduled services totalled 2,305,040, down 0.1% compared to the first quarter of 1993. First quarter data have not posted an increase since 1988, which increased 17.3% over the first quarter of 1987.

1994 first quarter's data for St-John's - Toronto was 18,060 compared to 14,370, 18,220 and 21,440 respectively for 1993, 1992 and 1991.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

Au cours du premier trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services intérieurs réguliers se chiffrait à 2 305 040, une baisse de 0,1% par rapport au premier trimestre de 1993. Le premier trimestre n'a inscrit aucune augmentation depuis 1988, alors qu'il y a eu une augmentation de 17,3% par rapport au premier trimestre de 1987.

Les données du premier trimestre de 1994 pour St-John's - Toronto représentaient 18 060 passagers comparativement à 14 370, 18 220 et 21 440 pour 1993, 1992 et 1991, respectivement.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

SECTION 4 - TABLE 4.2

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination
Top 15 City-Pairs Ranked by Traffic Volume 1970, 1975,
1980-1993

SECTION 4 - TABLEAU 4.2

Origine et destination des passagers aériens des vols transfrontaliers
réguliers, sommaire des 15 principales paires de villes classées par
ordre de volume du trafic, 1970, 1975, 1980-1993

Rank 1993 Rang	City-Pairs Paire de villes	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985
('000)									
1	Toronto - New York	450	488	683	623	559	560	624	637
2	Toronto - Chicago	140	172	210	202	190	197	222	228
3	Montréal - New York	382	331	354	320	305	284	330	410
4	Toronto - Los Angeles	70	105	188	178	143	161	148	162
5	Toronto - Miami	80	115	157	158	159	130	137	134
6	Vancouver - Los Angeles	61	123	197	187	156	175	176	184
7	Toronto - Boston	63	87	137	136	140	160	173	171
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	47	89	172	147	153	121	125	108
9	Toronto - San Francisco/Oakland	32	66	137	131	102	111	109	129
10	Montréal - Miami	80	172	240	230	199	157	161	166
11	Vancouver - San Francisco	81	120	145	139	119	126	129	133
12	Calgary - Los Angeles	14	34	103	108	91	87	87	92
13	Montréal - Boston	89	110	134	131	124	124	133	129
14	Toronto - Detroit	47	54	64	57	52	58	78	89
15	Toronto - Washington/Baltimore	36	58	80	80	78	79	90	92
	Others/Autres	1,867	3,201	4,649	4,585	4,040	3,808	4,141	3,975
	Total	3,538	5,324	7,650	7,411	6,609	6,339	6,865	6,839

Rank 1993 Rang	City-Pairs Paire de villes	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
('000)									
1	Toronto - New York	747	723	755	806	839	723	742	746
2	Toronto - Chicago	260	283	338	315	321	298	297	320
3	Montréal - New York	461	340	384	349	382	342	309	308
4	Toronto - Los Angeles	198	202	213	221	260	242	276	268
5	Toronto - Miami	155	146	161	194	214	228	223	221
6	Vancouver - Los Angeles	253	158	191	245	252	226	206	210
7	Toronto - Boston	200	223	246	265	264	236	223	209
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	113	123	121	157	215	193	212	206
9	Toronto - San Francisco/Oakland	130	135	159	183	184	181	185	199
10	Montréal - Miami	172	157	169	178	182	172	168	147
11	Vancouver - San Francisco	211	101	124	128	158	169	158	139
12	Calgary - Los Angeles	97	104	127	129	131	118	127	114
13	Montréal - Boston	161	151	150	134	114	92	87	105
14	Toronto - Detroit	96	94	74	72	76	69	71	76
15	Toronto - Washington/Baltimore	97	106	118	111	115	79	73	65
	Others/Autres	4,388	4,288	4,834	4,810	5,384	4,972	5,346	5,818
	Total	7,740	7,336	8,164	8,297	9,091	8,340	8,703	9,151

Some totals may not add due to rounding.
Source: Statistics Canada: Catalogue No. 51-205.

Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.
Source: Statistique Canada: N° 51-205 au catalogue.

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 2

Vol. 27, N° 2

HIGHLIGHTS

- As of November 1994, year-to-date passenger-kilometres flown on scheduled routes by the major Canadian air carriers have increased by 4% in domestic markets and 10% on international routes.

Available on CANSIM: Matrix 385

- During the third quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 21% compared to the third quarter of 1993.
- In August 1994, for the second consecutive month, the largest percentage increase in total aircraft movements was at Penticton, B.C.
- Other international sector cargo traffic for the second quarter of 1994 increased by 9% over the previous year.
- During the first six months of 1994, there were ninety-four thousand fewer passengers travelling within Canada on scheduled domestic flights than there were during the same period in 1993.
- During the first quarter of 1994, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was \$194, up 6% from the average of \$183 reported a year earlier.

Recent release

- **Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, 1993** (Catalogue No. 51-205)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Au cours des 11 premiers mois de 1994, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières par les principaux transporteurs aériens canadiens s'est accru de 4% sur le marché intérieur et de 10% sur les liaisons internationales.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Durant le troisième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 21% comparativement au troisième trimestre de 1993.
- En août 1994, pour le deuxième mois consécutif, le plus haut pourcentage d'augmentation pour le total des mouvements d'aéronefs fut enregistré à Penticton, B.C.
- Le trafic de marchandises du secteur autre international pour le deuxième trimestre de 1994 a présenté une hausse de 9% par rapport à l'année précédente.
- Durant les six premiers mois de 1994, quatre-vingt quatorze milles passagers de moins ont voyagé au Canada sur les vols réguliers en comparaison à la même période en 1993.
- Au cours du premier trimestre de 1994, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 194\$. Il s'agit d'une hausse de 6% par rapport au tarif moyen de 183\$ déclaré une année plus tôt.

Mise en circulation récente

- **Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, 1993** (N° 51-205 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
November 1994 (Preliminary Data)

	November 1994 Novembre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente
OPERATIONAL STATISTICS		
Scheduled and Charter Services	'000	%
Passengers		
Scheduled - Domestic	792	3.3
- International	485	7.1
- Total	1,277	4.7
Charter	98	-3.0
Total	1,375	4.1
Passenger-kilometres		
Scheduled - Domestic	1 098 609	8.9
- International	1 708 384	14.0
- Total	2 806 993	12.0
Charter	216 165	-5.5
Total	3 023 159	10.5
Available seat-kilometres		
Scheduled	5 259 316	14.8
Charter	278 038	-8.6
Total	5 537 355	13.4
Passenger Load Factor		
Scheduled %	53.4	...
Charter %	77.7	...
Total %	54.6	...
Goods carried (kgs)		
Scheduled	31 599	-16.1
Charter	178	23.9
Total	31 777	-15.9
Goods tonne-kilometres		
Scheduled	131 012	-6.3
Charter	652	39.3
Total	131 664	-6.1
Hours Flown	50	2.0
All Operations		
Litres of turbo fuel consumed	247 665	11.4

The major Canadian air carriers, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) continued to benefit from strong demand for air services in both the domestic and international sectors in November 1994. On a year-over-year basis, as of November 1994, year-to-date passenger-kilometres flown on scheduled routes have increased by 4% in domestic markets and 10% on international routes.

Although increases have occurred in both sectors in 1994, the major carriers have continued to increase their focus on the international market. The ratio of passenger-kilometres flown on international routes to those flown on domestic routes has increased steadily from 1.05 in 1988 to 1.7 in 1994. Domestic operations are 19% lower than in 1988, while international operations are at their highest level ever.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International
Ltée), novembre 1994 (données provisoires)

	Year-to-Date 1994 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
STATISTIQUES DES OPÉRATIONS		
Scheduled and Charter Services	'000	%
Passagers		
Réguliers - Intérieur	10,214	1.5
- International	6,508	6.4
- Total	16,722	3.3
Affrètements	1,205	-4.4
Total	17,927	2.8
Passagers - kilomètres		
Réguliers - Intérieur	14 914 906	4.2
- International	25 320 691	9.5
- Total	40 235 597	7.5
Affrètements	2 805 921	-6.9
Total	43 041 519	6.4
Sièges-kilomètres disponibles		
Réguliers	61 089 156	8.7
Affrètements	3 501 349	-6.6
Total	64 590 506	7.7
Coefficient de remplissage		
Réguliers %	65.9	...
Affrètements %	80.1	...
Total %	66.6	...
Marchandises transportées (kgs)		
Réguliers	363 315	-3.3
Affrètements	1 318	-20.2
Total	364 634	-3.3
Tonnes-kilomètres de marchandises		
Réguliers	1 407 888	6.5
Affrètements	4 714	-13.5
Total	1 412 603	6.4
Heures de vol	592	5.5
Ensemble des opérations		
Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres	2 846 021	7.6

En novembre 1994, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont continué de bénéficier d'une forte demande pour les services aériens dans les secteurs intérieur et international. Sur la base d'une année à l'autre, en novembre 1994, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières s'est accru de 4% sur le marché intérieur et de 10% sur les liaisons internationales.

Bien que les augmentations se soient produites dans les deux secteurs en 1994, les principaux transporteurs ont continué d'accroître leur concentration sur le marché international. Le rapport entre le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons internationales et le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les liaisons intérieures a enregistré une croissance soutenue passant de 1,05 en 1988 à 1,7 en 1994. Les services intérieurs ont régressé de 19% par rapport à 1988, alors que les services internationaux ont atteint un sommet.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. Third Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

Region	Third Quarter 1992 Troisième trimestre	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Third Quarter 1994 Troisième trimestre	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation	Région
				%	%	
Africa	1,094	1,869	1,816	70.8	-2.8	Afrique
Asia	1,295	1,868	-	44.2	--	Asie
Europe	627,848	558,649	719,268	-11.0	28.8	Europe
Pacific	-	115	-	--	--	Pacifique
Southern	160,024	149,706	176,839	-6.4	18.1	Sud
United States	260,375	237,689	249,508	-8.7	5.0	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	866,228	702,406	987,962	-18.9	40.7	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	184,408	247,490	159,469	34.2	-35.6	Total transporteurs étrangers
Grand Total	1,050,636	949,896	1,147,431	-9.6	20.8	Grand Total

During the third quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 20.8% compared to the third quarter of 1993. All the three major international regions (Europe, South and United States), showed increases in their numbers of passengers over the same period in 1993.

- Europe

During the third quarter of 1994, 719,268 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 28.8% compared to the 558,649 passengers carried in the same period in 1993. The United Kingdom and France, the two major charter markets in Europe, together accounted for 66.6% of the total European market in the third quarter of 1994. The United Kingdom and France registered 247,442 and 231,330 charter passengers, respectively. These totals were up by 45.8% and 26.2% compared to the third quarter 1993. Netherlands and Belgium also recorded substantial increases, in terms of passengers, going from 40,430 to 57,493 passengers and from 8,364 to 18,378 passengers, respectively.

- Southern

During the third quarter of 1994, the Southern region registered an increase of 18.1% to reach 176,839 passengers. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians travelling to the South with an increase of 5.7% over the third quarter of 1993, for a total of 40,559 passengers. Cuba was in second place with 32,534 charter passengers. This was an increase of 28.1% compared to the 25,403 passengers registered during the third quarter of 1993. Meanwhile, the Dominican Republic, the third major charter market of the Southern region, showed a decrease in the third quarter of 1994. This destination fell from 28,344 passengers to 24,795 passengers, representing a decrease of 12.5% compared to the same period in 1993.

- United States

In the third quarter of 1994, the United States region registered an increase of 5.0%, to reach 249,508 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered a decrease of 10.2%, going from 120,262 passengers in 1993 to 108,052 passengers in 1994. During the same period in 1994, Nevada kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, registering an increase of 12.7%. Passenger counts increased from 69,509 to 78,833.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Transporteurs canadiens et étrangers. Troisièmes trimestres 1992-1994 (données provisoires pour 1994)

Durant le troisième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 20,8% comparativement au troisième trimestre de 1993. Les trois principales régions internationales (l'Europe, le Sud et les États-Unis), ont toutes présenté des augmentations dans leur nombre de passagers par rapport à la même période en 1993.

- Europe

Lors du troisième trimestre de 1994, 719 268 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une hausse de 28,8% par rapport aux 558 649 passagers transportés lors de la même période en 1993. Le Royaume-Uni et la France, les deux principaux marchés d'affrètement de l'Europe, ont compté ensemble pour 66,6% du marché européen total au cours du troisième trimestre de 1994. Le Royaume-Uni et la France ont enregistré 247 442 et 231 330 passagers d'affrètement, respectivement. Ces totaux étaient en hausse de 45,8% et 26,2% par rapport au troisième trimestre de 1993. Les Pays-Bas et la Belgique ont également présenté des hausses intéressantes, en termes du nombre de passagers, en passant de 40 430 à 57 493 passagers et de 8 364 à 18 378 passagers, respectivement.

- Sud

Durant ce troisième trimestre de 1994, le Sud a présenté une hausse de 18,1%, pour atteindre 176 839 passagers. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 5,7% par rapport au troisième trimestre de 1993, pour un total de 40 559 passagers. Cuba s'est classé en deuxième position avec 32 534 passagers nolisés, ce qui a représenté une hausse de 28,1% par rapport aux 25 403 passagers enregistrés lors du troisième trimestre de 1993. Cependant, la République Dominicaine, le troisième principal marché nolisé du Sud, a présenté une diminution durant le troisième trimestre de 1994. Cette destination est passée de 28 344 passagers à 24 795 passagers, pour représenter une diminution de 12,5% par rapport à la même période en 1993.

- États-Unis

Lors du troisième trimestre de 1994, la région des États-Unis a enregistré une hausse de 5,0% pour atteindre 249 508 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 10,2%, passant de 120 262 passagers en 1993 à 108 052 passagers en 1994. Durant la même période en 1994, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, enregistrant une hausse de 12,7%, passant de 69 509 à 78 333 passagers.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, August 1994 (Preliminary Data)

Rank Airports - Transport Canada Towers

Rang Aéroports - Tours de Transports Canada

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, août 1994 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August 1994	Change August 1994/1993 Variation Août	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
			%		%
1.	Vancouver Intl. BC	32,057	9.5	113,980	4.9
2.	Toronto/LB Pearson Intl. ON	27,367	3.4	135,841	-1.1
3..	Montréal/St- Hubert QC	18,239	1.8	127,669	3.8
4.	Victoria Intl. BC	17,462	1.8	107,029	-2.1
5.	Calgary Int'l. AB	17,407	1.1	103,939	-0.3
6.	Montréal/Dorval Intl QC	16,483	1.4	64,712	2.6
7.	Boundary Bay BC	16,123	-18.6	94,859	-11.0
8.	Winnipeg Intl MB	15,300	23.4	86,131	11.3
9.	Chicoutimi/St- Honoré QC	13,931	-12.7	96,629	-15.5
10.	Toronto/Buttonville ON	13,565	8.1	91,007	-4.7
11.	Québec /Jean Lesage Intl QC	12,826	-3.0	78,390	-4.6
12.	Ottawa /Macdonald-Cartier Intl. ON	11,748	-10.1	76,194	-3.1
13.	Abbotsford BC	10,874	-26.9	69,331	-4.7
14.	Halifax Intl. NS	10,781	8.2	62,529	9.0
15.	Edmonton Mun. AB	9,503	-7.5	70,051	-2.4
16.	Toronto Island ON	9,302	-18.7	72,517	0.0
17.	Yellowknife NT	9,059	38.0	64,418	23.2
18.	Hamilton ON	8,643	-11.9	61,285	-7.9
19.	Calgary/Springbank AB	8,427	-10.7	47,767	0.4
20.	London ON	8,135	-15.7	55,139	-0.8
21.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,066	4.4	54,426	9.2
22.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,806	11.7	41,747	-10.3
23.	Winnipeg/St. Andrews MB	7,657	3.6	76,615	-5.0
24.	Pitt Meadows BC	7,611	-20.4	59,429	-8.7
25.	Vancouver Harbour BC	7,177	6.7	64,866	8.6
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus		325,549	-1.9	2,308,368	-0.6
Total - Transport Canada Towers (55)/ Total - Tours de Transports Canada (55)		461,055	-3.1	3,348,024	-0.7

In August 1994, total movements at the 55 Transport Canada towered airports decreased by 3.1% from August 1993. Itinerant movements increased by 2.9% to 331,374 while local movements decreased by 15.7% to 129,681 compared to the same month in 1993.

In the first eight months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 0.7% over the same period in 1993. Itinerant movements increased by 1.6% to 2,270,947 while local movements decreased by 5.2% to 1,077,077.

The largest decrease in August was 37.9% at Baie Comeau, QC. The largest percentage increase was 53.2% at Penticton, BC. This was the second consecutive month that Penticton showed the largest percentage increase in total movements.

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Au cours du mois d'août 1994, les 55 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 3,1% par rapport au mois d'août 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 331 374 soit une augmentation de 2,9%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 15,7% pour s'établir à 129 681 par rapport au même mois en 1993.

Au cours des huit premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 0,7% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2 270 947, soit une augmentation de 1,6% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 5,2% pour s'établir à 1 077 077.

La plus forte diminution en août a été enregistrée à Baie Comeau, QC, soit 37,9%. L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Penticton, BC (53,2%). C'était le deuxième mois consécutif que l'aéroport de Penticton enregistrerait le plus haut pourcentage d'augmentation dans les mouvements totaux.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819) 997-6190.

SECTION 4 -TABLE 4.1

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Second Quarter 1994 (Preliminary Data)

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Deuxième trimestre 1994 (données provisoires)

Rank 1994	Airports -	Second Quarter 1993	Second Quarter 1994	Change 1994/1993
Rang	Aéroports	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Toronto/LB Pearson International ON	77 105	74 206	-3.8
2	Vancouver International BC	34 422	38 731	12.5
3	Montréal/Mirabel Intl QC	21 207	17 734	-16.4
4	Calgary International AB	9 991	10 372	3.8
5	Montréal/Dorval Intl QC	6 932	6 619	-4.5
6	Halifax International NS	5 227	4 921	-5.9
7	Winnipeg International MB	7 310	4 021	-45.0
8	Edmonton International AB	4 385	2 959	-32.5
9	Ottawa/MacDonald Cartier International ON	1 354	1 638	21.0
10	St. John's NF	1 329	1 411	6.2
11	Edmonton Municipal AB	168	1 132	573.8
12	Yellowknife NT	442	682	54.3
13	Iqaluit NT	354	507	43.2
14	Saskatoon/ JG Diefenbaker SK	209	410	96.2
15	Goose Bay NF	271	406	49.8
16	Regina SK	199	373	87.4
17	Hamilton ON	113	312	176.1
18	Wabush NF	123	261	112.2
19	Thunder Bay ON	178	223	25.3
20	Whitehorse YT	199	197	-1.0
21	Resolute Bay NT	170	192	12.9
22	Norman Wells NT	225	191	-15.1
23	Inuvik NT	143	139	-2.8
24	Prince George BC	115	120	4.3
25	Victoria International BC	17	118	594.1
26	Kuujuarapik QC	113	114	0.9
27	Moncton NB	1 331	113	-91.5
28	Kelowna BC	-	110	...
29	Fort St John BC	-	108	...
30	Nanisivik NT	174	104	-40.2
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		173 806	168 424	-3.1
Total Canada		174 753	169 880	-2.8

Effective January 1994, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic is included in the Major Scheduled Airlines data.

Depuis janvier 1994, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadien Régional) est inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers.

The overall decline in cargo volume was the result of a 10.6% drop (9 569 tonnes) in domestic sector cargo traffic. A major reason for this was the discontinuation by Air Canada of its dedicated DC-8 freighter services at the end of March, 1994.

L'ensemble des pertes survenues dans le volume de marchandises fut causé par une baisse de 10,6% (9 569 tonnes) dans le trafic de marchandises du secteur intérieur. La principale cause de cette baisse fut l'interruption des services de fret au moyen d'appareils DC-8 à la fin de mars 1994 par Air Canada.

Other international sector cargo traffic increased by 8.6% (5 012 tonnes). For this sector, the volume at Lester B. Pearson climbed by 8.4% and Vancouver International also showed strong growth with an increase of 37.1%.

Le trafic de marchandises du secteur autre international a obtenu une hausse de 8,6% (5 012 tonnes). À Lester B. Pearson, le volume de marchandises pour ce secteur a augmenté de 8,4% et à l'aéroport international de Vancouver, il a également démontré une forte croissance avec une augmentation de 37,1%.

Cargo volume at Mirabel declined by 16.4%. Here, domestic volume decreased by 2 289 tonnes and other international volume had a similar shortfall with 1 996 fewer tonnes handled.

Le volume de marchandises à Mirabel a diminué de 16,4%. À cet aéroport, le volume du secteur intérieur a régressé de 2 289 tonnes et celui du secteur autre international a connu une diminution similaire avec 1 996 tonnes manutentionnées en moins.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

SECTION 5 - TABLE 5.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Second Quarter 1994 (Preliminary Data)

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic intérieur - Deuxième trimestre 1994 (données
provisoires)

Rank 1994	City-Pair -	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre	Second Quarter 1994 Deuxième trimestre	Jan-June 1993 Jan-juin	Jan-June 1994 Jan-juin	Change Jan-June 1994/1993 Variation Jan-juin
Rang	Paire de villes					
No.-Nbre						%
1	Montréal - Toronto	287,200	279,740	561,290	541,090	-3.6
2	Ottawa - Toronto	165,240	155,030	320,860	307,100	-4.3
3	Toronto - Vancouver	138,050	139,670	242,800	247,070	1.8
4	Calgary - Vancouver	88,340	89,780	162,580	162,460	-0.1
5	Calgary - Toronto	85,990	82,790	147,100	147,500	0.3
6	Toronto - Winnipeg	69,640	69,790	116,550	117,960	1.2
7	Calgary - Edmonton	65,860	64,880	135,220	139,100	2.9
8	Halifax - Toronto	68,240	64,440	116,980	116,210	-0.7
9	Edmonton - Vancouver	78,420	57,090	136,070	112,420	-17.4
10	Edmonton - Toronto	57,130	49,230	95,300	89,170	-6.4
11	Vancouver - Victoria	35,420	42,240	64,740	75,300	16.3
12	Thunder Bay - Toronto	43,100	38,830	79,000	73,230	-7.3
13	Montréal - Vancouver	36,770	36,830	67,510	66,630	-1.3
14	Ottawa - Vancouver	37,060	34,180	65,700	62,010	-5.6
15	Vancouver - Winnipeg	31,410	30,790	55,860	54,770	-2.0
16	Calgary - Winnipeg	27,510	30,070	52,560	54,650	4.0
17	Prince George - Vancouver	28,780	26,700	57,530	53,200	-7.5
18	Halifax - Ottawa	26,660	26,130	46,260	46,390	0.3
19	St. John's - Toronto	27,100	25,780	41,470	43,840	5.7
20	Calgary - Montréal	25,070	23,320	41,930	39,810	-5.1
21	Ottawa - Winnipeg	26,250	22,870	44,990	40,400	-10.2
22	Halifax - St. John's	20,970	22,710	36,930	40,600	9.9
23	Calgary - Ottawa	22,120	22,410	37,070	38,310	3.4
24	Halifax - Montréal	22,580	21,510	42,140	41,010	-2.7
25	Kelowna - Vancouver	19,210	20,510	44,630	44,010	-1.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus						
		1,534,120	1,477,320	2,813,070	2,754,240	-2.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes						
		2,735,640	2,644,480	5,043,420	4,949,520	-1.9

During the first six months of 1994, there were ninety-four thousand fewer passengers travelling within Canada on scheduled domestic flights than there were during the same period in 1993. This represents a 2% decrease in the number of passengers by trip origin and destination. For both 1993 and 1994, over half of the total passengers are represented by the top twenty-five city-pairs shown above.

The largest percentage increases were obtained by the city-pairs Vancouver-Victoria (16.3%) and Halifax-St. John's (9.9%). Edmonton-Vancouver and Ottawa-Winnipeg were the two city-pairs which experienced the largest percentage decreases between 1993 and 1994.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

Durant les six premiers mois de 1994, quatre-vingt quatorze milles passagers de moins ont voyagé au Canada sur les vols réguliers en comparaison à la même période en 1993. Ceci représente une diminution de 2% du nombre de passagers selon l'origine et la destination des voyages. Pour l'année 1993 et 1994, plus de la moitié du nombre total de passagers sont représentés par les vingt-cinq paires de villes indiquées ci-dessus.

Les plus fortes augmentations, en termes de pourcentages, étaient détenues par les paires de villes Vancouver-Victoria (16,3%) et Halifax-St. John's (9,9%). Les paires de villes Edmonton-Vancouver et Ottawa-Winnipeg ont obtenu les plus fortes diminutions, en termes de pourcentages, entre 1993 et 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 6 - TABLE 6.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

SECTION 6 - TABLEAU 6.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, premier trimestre de 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
			Full Fare		Discounted Fare		Other		
	Passagers		Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	Change		1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	1994	1994/1993 Variation							
No. - Nbre (¹ 000)	%	%							
Domestic	2,962.1	-3.4	35.5	36.6	61.3	61.1	3.2	2.4	Intérieur
Southern services	2,786.6	-3.5	34.2	35.8	62.4	61.8	3.3	2.5	Services secteur sud
Short-haul	1,548.0	-6.0	36.8	42.1	61.0	56.0	2.2	1.9	Court-courrier
Long-haul	1,238.5	-0.1	30.9	27.9	64.3	69.0	4.8	3.2	Long-courrier
Northern Services	175.5	-1.4	56.6	49.3	42.6	49.9	0.9	0.8	Services secteur nord

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 6.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, premier trimestre de 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	Change								
	1994	1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. - Nbre (¹ 000 000)	%	%						
Domestic	3 379.8	-1.3	31.3	30.1	64.4	67.2	4.2	2.7	Intérieur
Southern services	3 245.0	-1.3	30.5	29.5	65.1	67.7	4.4	2.8	Services secteur sud
Short-haul	667.0	-5.2	34.6	41.5	63.5	56.7	1.9	1.8	Court-courrier
Long-haul	2 578.1	-0.3	29.4	26.4	65.5	70.5	5.1	3.1	Long-courrier
Northern Services	134.8	-0.1	50.8	45.0	48.5	54.2	0.7*	0.8	Services secteur nord

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

• All estimates shown above (except those marked with an "***") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "***" indicates a coefficient between 10% and 25%.

• Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

• Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

• Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "***") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "***" indique un coefficient entre 10% et 25%.

• Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

• Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

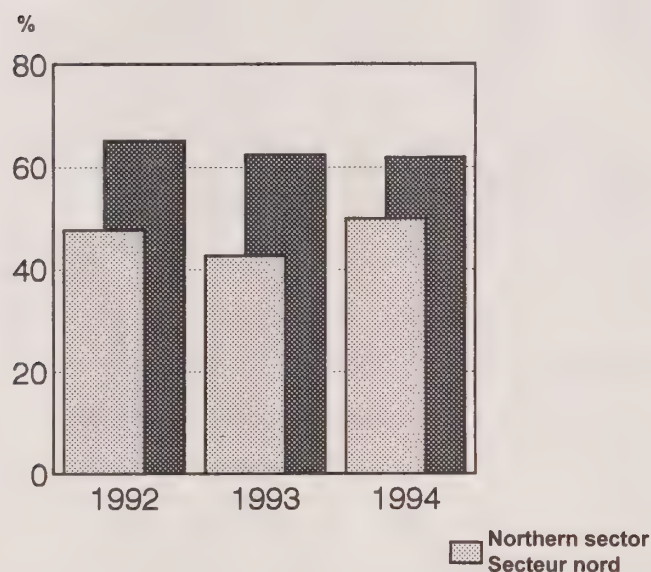
Preliminary estimates (see Table 6.1) indicated that 61.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1994. (The two Level II air carriers were added to the Fare Basis Survey in January 1993.) This level represented decreases of 0.2 percentage point compared to the same period a year earlier and 3.0 percentage points compared to the same period in 1992. This was the fifth consecutive quarterly decline. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.2%, up from 64.4% in 1993 (see Table 6.2).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 6.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarters 1992-1994

Passengers
Passagers



In the southern sector, 61.8% of passenger traffic (representing 67.7% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1994. In 1993, the corresponding figures were 62.4% for passengers and 65.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 49.9% of the traffic during the first quarter of 1994, up from 42.6% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.7 percentage points (48.5% to 54.2%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 95% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1994, discount carriage on long-haul services represented 69.0% of passenger volume and 70.5% of passenger-kilometres; this compared with 56.0% and 56.7%, respectively for short-haul services (see Figure 6.2).

Utilisation des tarifs réduits

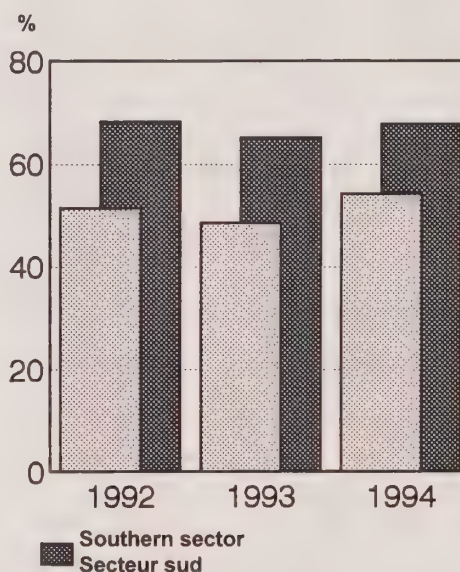
Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 61,1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1994. (Les deux transporteurs aériens de niveau II ont été ajoutés à l'Enquête sur la base tarifaire en janvier 1993.) Ce niveau représente des baisses de 0,2 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 3,0 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 64,4% en 1993 à 67,2% en 1994 (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 6.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, premiers trimestres de 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 61,8% du trafic de passagers (représentant 67,7% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1994, comparativement à 62,4% et 65,1% respectivement en 1993. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 49,9% du trafic au cours du premier trimestre de 1994, une augmentation par rapport à 42,6% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a progressé de 5,7 points de pourcentage (de 48,5% à 54,2%) au cours de la même période.

Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 95% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur dérégulé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1994, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 69,0% du volume de passagers et 70,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 56,0% et 56,7% (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarters 1992-1994

Passengers
Passagers

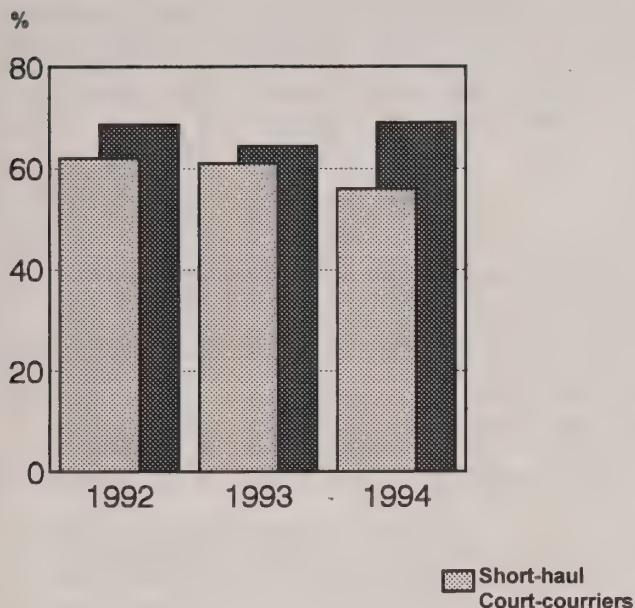
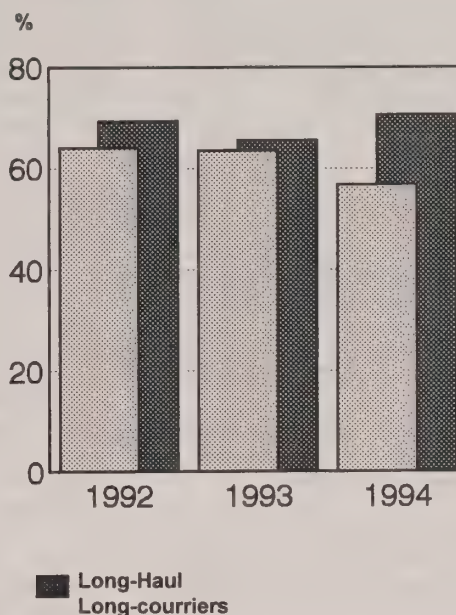


Figure 6.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, premiers trimestres de 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Average Fares

The average fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs in the first quarter of 1994 was \$194, up by 6.1% from the first quarter of 1993. During this period, the average of all domestic discount fares was \$143, up by 7.5% from the previous year's figure of \$133.

Tarifs moyens

Le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 194\$ au premier trimestre de 1994, ce qui représente une hausse de 6,1% par rapport au premier trimestre de 1993. Au cours du premier trimestre de 1994, le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 143\$, soit une progression de 7,5% par rapport au tarif réduit intérieur moyen de 133\$ observé au cours de la même période en 1993.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1992-1994

All Fares
Tous les tarifs

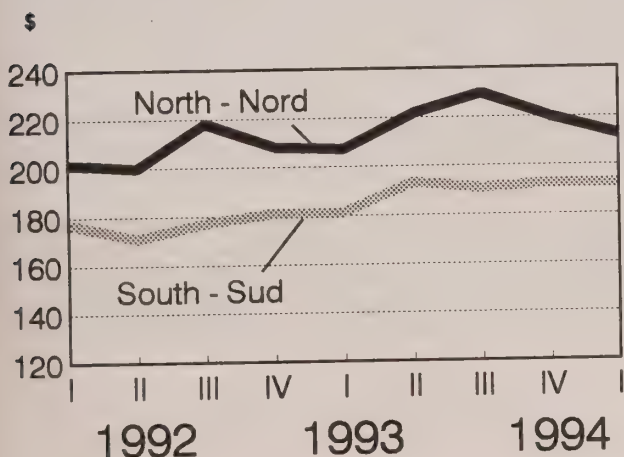
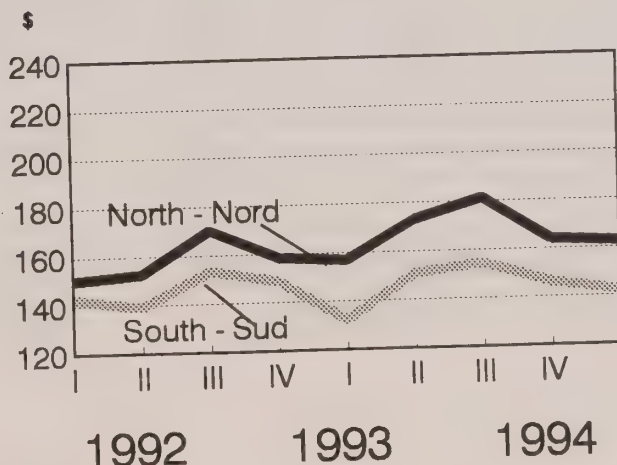


Figure 6.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1992-1994

Discount Fares
Tarifs réduits



The average fares (all fares) in the North and the South both increased in the first quarter of 1994 relative to the same period in 1993. In the northern zone, the average fare (all fares) increased by 2.7%, from \$207 in 1993 to \$213 in 1994. In the southern zone, the average fare (all fares) rose by 6.4%, from \$181 in 1993 to \$193 in 1994.

The largest increase in domestic air fares occurred in the southern (deregulated) zone, where the average discount fares increased by 7.6%, from \$132 in 1993 to \$142 in 1994. In the northern (regulated) zone, the average discount fares rose by 3.7%, from \$157 in the first quarter of 1993 to \$163 in the same period of 1994.

Notes

- o The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1992, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). Since January 1993, two Level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) have been added to the survey.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1994 issue of this publication is scheduled for release in March 1995. For further information, please contact Lisa Di Piéto (819-997-6176).

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont tous augmenté au cours du premier trimestre de 1994 par rapport à la même période en 1993. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 2,7%, passant de 207\$ en 1993 à 213\$ en 1994. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a progressé de 6,4%, passant de 181\$ en 1993 à 193\$ en 1994.

Les tarifs réduits du secteur sud (libéralisé) ont connu la plus forte croissance de tous les tarifs intérieurs, passant de 132\$ au cours du premier trimestre de 1993 à 142\$ au cours de la même période en 1994, soit une augmentation de 7,6%. Dans le secteur nord (réglementé), les tarifs réduits se sont accrus de 3,7%, passant de 157\$ au cours du premier trimestre de 1993 à 163\$ au cours de la même période en 1994.

Notes

- o Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1992, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont été ajoutés à l'enquête.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux:
 - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
 - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1994 de cette publication devrait paraître en mars 1995. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	90.00	96.00	112.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

May 1994

Mai 1994

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 27, No. 3

Vol. 27, N° 3

HIGHLIGHTS

- Air Canada and CAIL reported a preliminary basic loss of \$78 million in 1994. Preliminary basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses. The 1994 figure is a great improvement over the years 1990 to 1993, in which basic losses of \$325 million, \$624 million, \$630 million and \$491 million were reported. The last time a basic income was reported was in 1988, when Air Canada and CAIL combined to produce a \$23 million income.

Available on CANSIM: Matrix 385

- Total movements at all Transport Canada towered airports decreased during the first seven months, eight months and nine months of 1994, compared to the same periods in 1993.
- Preliminary second quarter 1994 data showed that enplaned/deplaned passengers at all Canadian airports were up by 2% over the previous year.
- Preliminary figures show that 2.1 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first quarter of 1994. This represents an increase of 4% over the same period in 1993.

Recent releases

- Air Carrier Operations in Canada, January-March 1994 (Catalogue No. 51-002)
- Air Carrier Traffic at Canadian Airports, January-March 1994 (Catalogue No. 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Air Canada et LACI ont déclaré une perte directe provisoire de 78 millions\$ en 1994. Le revenu direct ou la perte directe provisoire est mesuré en combinant le revenu d'exploitation, (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés. La perte enregistrée en 1994 représente une amélioration importante par rapport aux années 1990 à 1993. Au cours de ces années, des pertes directes de 325 millions\$, 624 millions\$, 630 millions\$ et 491 millions\$ ont été déclarées. C'est en 1988, que les compagnies Air Canada et LACI ont déclaré, pour la dernière fois, un revenu direct, soit un revenu combiné de 23 millions\$.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Le total des mouvements pour les aéroports avec tour de contrôle de Transport Canada a subi une baisse durant les sept, les huit et les neuf premiers mois de 1994, comparé aux mêmes périodes de 1993.
- Les données provisoires du deuxième trimestre de 1994 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués à tous les aéroports canadiens était en hausse de 2% par rapport à l'année précédente.
- Les données provisoires montrent que 2,1 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers au cours du premier trimestre de 1994. Ceci représente une augmentation de 4% comparativement à la même période en 1993.

Mises en circulation récentes

- Opérations des transporteurs aériens au Canada, Janvier-mars 1994 (n°51-002 au catalogue)
- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Janvier-mars 1994 (n° 51-005 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
December 1994 (Preliminary Data)

	December 1994	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1994	Change Year-to-Date	
OPERATIONAL STATISTICS	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	869	4.6	11,083	1.7	Réguliers - Intérieur
- International	542	8.0	7,050	6.5	- International
- Total	1,411	5.9	18,133	3.5	- Total
Charter	124	-6.8	1,329	-4.7	Affrètements
Total	1,535	4.7	19,462	2.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 244 396	6.1	16 159 302	4.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 079 781	13.9	27 400 472	9.9	- International
- Total	3 324 177	10.9	43 559 774	7.8	- Total
Charter	287 869	-8.0	3 093 791	-7.0	Affrètements
Total	3 612 047	9.1	46,653 566	6.6	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 625 553	16.1	66 714 710	9.3	Réguliers
Charter	379 921	-15.8	3 881 271	-7.6	Affrètements
Total	6 005 474	13.4	70 595 981	8.2	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	59.1	...	65.3	...	Réguliers %
Charter %	75.8	...	79.7	...	Affrètements %
Total %	60.1	...	66.1	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	33 607	-10.4	396 923	-3.9	Réguliers
Charter	200	11.1	1 519	-17.2	Affrètements
Total	33 808	-10.3	398 442	-4.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	143 056	6.7	1 550 945	6.5	Réguliers
Charter	763	35.8	5 477	-8.9	Affrètements
Total	143 820	6.9	1 556 423	6.4	Total
Hours Flown	53	3.9	645	5.4	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	266 741	11.0	3 112 762	7.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), the major Canadian air carriers, reported record levels of international passenger-kilometres flown in 1994. These carriers benefitted from strong demand for air services in both the domestic and international sectors in 1994. In the international sector, output (passenger-kilometres) was up 10% over 1993 and 5% over 1990. 1990, the previous peak, was the first year after CAIL's parent (PWA Corporation) purchased Wardair and greatly increased the total capacity of the combined fleets of the two major carriers. In 1991, demand was greatly reduced and output fell substantially. The 1994 international output was 24% higher than in 1991. Meanwhile, domestic scheduled operations increased by 4% in 1994. Except for 1990, domestic output by the two major carriers has decreased steadily since 1988. In 1994, domestic scheduled operations were 19% lower than in 1988. Since 1988, the major carriers have passed many of their domestic routes on to their network of affiliate carriers.

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International
Ltée), décembre 1994 (données provisoires)

	December 1994	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1994	Change Year-to-Date	
OPERATIONAL STATISTICS	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	869	4.6	11,083	1.7	Réguliers - Intérieur
- International	542	8.0	7,050	6.5	- International
- Total	1,411	5.9	18,133	3.5	- Total
Charter	124	-6.8	1,329	-4.7	Affrètements
Total	1,535	4.7	19,462	2.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 244 396	6.1	16 159 302	4.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 079 781	13.9	27 400 472	9.9	- International
- Total	3 324 177	10.9	43 559 774	7.8	- Total
Charter	287 869	-8.0	3 093 791	-7.0	Affrètements
Total	3 612 047	9.1	46,653 566	6.6	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 625 553	16.1	66 714 710	9.3	Réguliers
Charter	379 921	-15.8	3 881 271	-7.6	Affrètements
Total	6 005 474	13.4	70 595 981	8.2	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	59.1	...	65.3	...	Réguliers %
Charter %	75.8	...	79.7	...	Affrètements %
Total %	60.1	...	66.1	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	33 607	-10.4	396 923	-3.9	Réguliers
Charter	200	11.1	1 519	-17.2	Affrètements
Total	33 808	-10.3	398 442	-4.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	143 056	6.7	1 550 945	6.5	Réguliers
Charter	763	35.8	5 477	-8.9	Affrètements
Total	143 820	6.9	1 556 423	6.4	Total
Hours Flown	53	3.9	645	5.4	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	266 741	11.0	3 112 762	7.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), les principaux transporteurs aériens canadiens, ont déclaré des niveaux inégaux du nombre de passagers-kilomètres internationaux réalisés en 1994. Ces transporteurs ont profité d'une forte demande de services aériens dans les secteurs intérieur et international en 1994. Dans le secteur international, le nombre de passagers-kilomètres a progressé de 10% par rapport à 1993 et de 5% par rapport à 1990. Le sommet antérieur fut atteint en 1990, soit la première année après que la société-mère de LACI (PWA Corporation) ait acheté Wardair et ait fortement augmenté la capacité totale des flottes combinées des deux principaux transporteurs. En 1991, la demande a diminué fortement et le nombre de passagers-kilomètres a chuté substantiellement. Le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 24% en 1994 par rapport à 1991. Cependant, les opérations régulières intérieures ont progressé de 4% en 1994. À l'exception de 1990, le nombre de passagers-kilomètres intérieurs réalisés par les deux principaux transporteurs a diminué régulièrement depuis 1988. En 1994, les opérations régulières intérieures étaient de 19% inférieures à celles de 1988. Depuis 1988, les principaux transporteurs ont transféré plusieurs de leurs routes intérieures à leurs réseaux de transporteurs affiliés.

SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level
A, October, November, December 1994 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau 1A, octobre, novembre, décembre 1994
(données provisoires)

	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1994	1994/1993	1994	1994/1993	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
October					Octobre
Operating Revenue - Scheduled Services	448,150	7.2	4,411,173	6.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	9,736	-17.6	141,334	-8.2	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	470,427	5.4	4,688,999	5.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	449,327	1.8	4,426,682	-1.5	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	24,943	-1.2	245,915	-3.1	Total des intérêts versés
November					Novembre
Operating Revenue - Scheduled Services	376,456	9.0	4,787,629	6.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	13,141	6.5	154,475	-7.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	395,773	7.1	5,084,772	5.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	429,630	-2.8	4,856,312	-1.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,386	-8.4	269,301	-3.6	Total des intérêts versés
December					Décembre
Operating Revenue - Scheduled Services	404,083	4.8	5,191,712	6.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	17,866	-9.3	172,341	-7.3	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	442,492	6.1	5,527,264	5.7	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	451,416	-5.7	5,307,728	-2.0	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,598	11.5	297,899	-2.3	Total des intérêts versés

Air Canada and CAIL reported a preliminary basic loss of \$78 million in 1994. Preliminary basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses. The 1994 figure is a great improvement over the years 1990 to 1993, in which basic losses of \$325 million, \$624 million, \$630 million and \$491 million were reported. The last time a basic income was reported was in 1988, when Air Canada and CAIL combined to produce a \$23 million income.

Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. In Figure 1.1 and 1.2, the monthly trend-cycle data for passenger-kilometres and preliminary basic income are graphed. With the seasonal fluctuations removed, these figures show the move by the major carriers away from domestic flight, as well as the drop in profitability in the last few years.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Air Canada et LACI ont déclaré une perte directe provisoire de 78 millions\$ en 1994. Le revenu direct ou la perte directe provisoire est mesuré en combinant le revenu d'exploitation, (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés. La perte enregistrée en 1994 représente une amélioration importante par rapport aux années 1990 à 1993. Au cours de ces années, des pertes directes de 325 millions\$, 624 millions\$, 630 millions\$ et 491 millions\$ ont été déclarées. C'est en 1988, que les compagnies Air Canada et LACI ont déclaré, pour la dernière fois, un revenu direct, soit un revenu combiné de 23 millions\$.

La désaisonnalisation d'une série chronologique des données permet de décomposer les données en trois parties constituantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. Les données mensuelles sur la tendance-cycle des passagers-kilomètres et du revenu direct provisoire sont présentées dans les figures 1.1 et 1.2. Lorsque les fluctuations saisonnières sont éliminées, ces figures montrent que les principaux transporteurs se retirent de l'activité intérieure et elles révèlent la chute de la rentabilité au cours des dernières années.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

Figure 1.1

Trend-cycle Passenger-kilometre Data
(monthly) for Air Canada and Canadian
Airlines International Ltd.

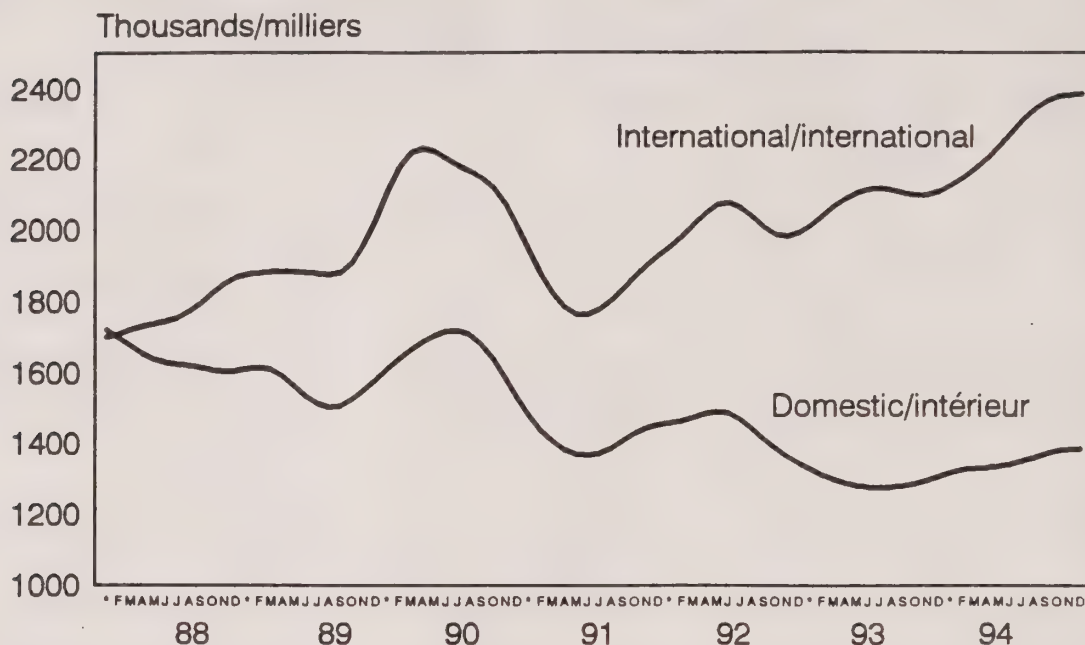


Figure 1.2

Trend-cycle Basic Income Data
(monthly) for Air Canada and
Canadian Airlines International Ltd.

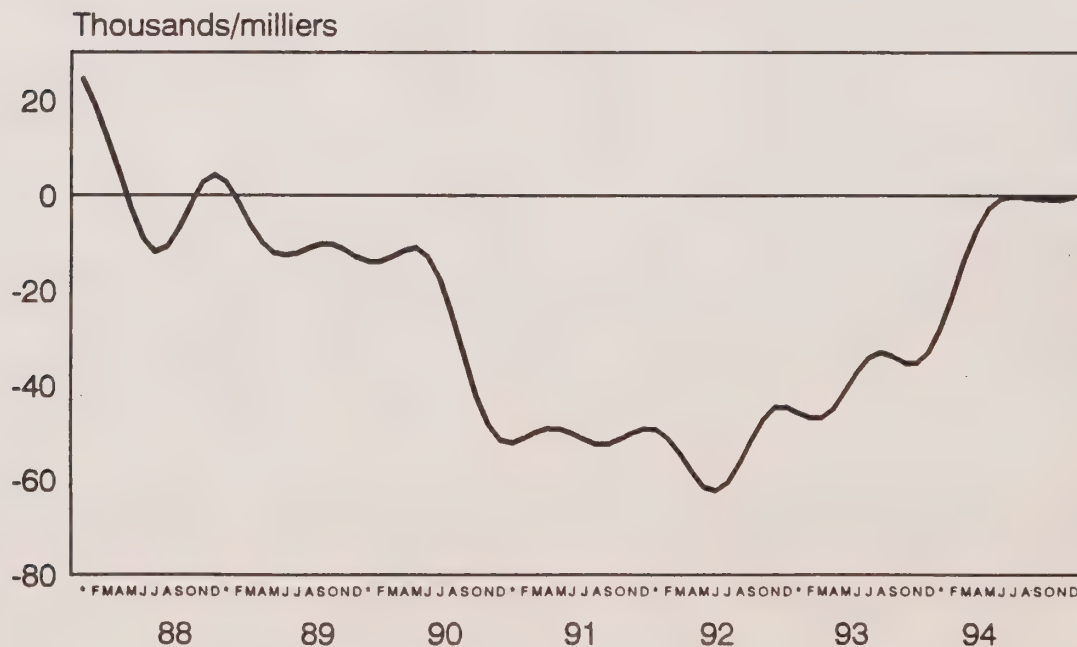


Figure 1.1

Données mensuelles sur la tendance-
cycle des passagers-kilomètres pour
Air Canada et les Lignes aériennes
Canadien International Ltée.

Figure 1.2

Données mensuelles sur la tendance-
cycle du revenu direct pour Air Canada
et les Lignes aériennes Canadien
International Ltée.

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, September 1994 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports
avec tour de contrôle de Transports Canada, septembre 1994 (données
provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1994	Change September 1994/1993 Variation Septembre	Year-to-date 1994 Cumulatif	Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre			
		No.-Nbre	%	No.-Nbre	%
1.	Vancouver Intl BC	26,858	2.3	232,393	4.6
2.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,668	4.1	229,586	-0.5
3..	Calgary Intl AB	19,218	11.6	155,059	1.0
4.	Montréal/St-Hubert QC	17,587	8.4	141,912	4.3
5.	Montréal/Dorval Intl QC	16,617	-0.2	144,286	2.3
6.	Victoria Intl BC	14,377	-2.5	128,359	-2.2
7.	Winnipeg Intl MB	14,104	15.8	118,043	11.8
8.	Chicoutimi/St-Honoré QC	13,125	-16.1	77,837	-15.6
9.	Boundary Bay BC	13,095	-16.0	120,124	-11.6
10.	Calgary/Springbank AB	12,833	15.0	85,350	2.4
11.	Québec /Jean Lesage Intl QC	12,622	6.7	98,753	-3.3
12.	Ottawa /MacDonald-Cartier Intl ON	12,582	3.0	109,211	-2.4
13.	Toronto/Buttonville ON	11,688	5.9	106,547	-3.7
14.	Halifax Intl NS	10,319	5.9	88,709	8.6
15.	Edmonton Mun. AB	9,773	-4.2	85,967	-2.6
16.	Abbotsford BC	9,719	-24.0	100,729	-7.0
17.	Toronto Island ON	9,443	9.2	78,774	1.0
18.	Hamilton ON	8,449	-15.0	78,500	-8.8
19.	London ON	8,381	-5.3	72,799	-1.4
20.	Villeneuve AB	7,978	39.6	66,842	1.7
21.	Winnipeg/St. Andrews MB	7,615	29.2	62,754	-1.8
22.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,265	7.7	68,550	9.0
23.	Yellowknife NT	7,156	23.7	69,685	23.3
24.	Vancouver Harbour BC	6,732	7.5	48,479	8.4
25.	Thunder Bay ON	6,487	-9.7	59,727	-11.2
Total-Above airports/Aéroports ci-dessus		310,691	2.2	2,628,975	-0.2
Total - Transport Canada Towers (55)/ Total - Tours de Transports Canada (55)		441,363	0.2	3,789,468	-0.6

In September 1994, total movements at the 55 Transport Canada towered airports increased by 0.2% from September 1993. Itinerant movements increased by 2.9% to 301,483 while local movements decreased by 5.4% to 139,880 compared to the same month in 1993.

Au cours du mois de septembre 1994, les 55 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 0,2% par rapport au mois de septembre 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 301 483 soit une augmentation de 2,9% par rapport au même mois en 1993, alors que les mouvements locaux ont diminué de 5,4% pour s'établir à 139 880.

In the first nine months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 0.6% over the same period in 1993. Itinerant movements increased by 1.8% to 2,572,447 while local movements decreased by 5.2% to 1,217,021.

Au cours des neuf premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 0,6% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2 572 447, soit une augmentation de 1,8% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 5,2% pour s'établir à 1 217 021.

The largest percentage increase in September was 44.9% at Montréal/Mirabel Intl, QC. The largest decrease was 72.5% at Charlottetown, PE.

En septembre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Montréal/Mirabel Intl, QC (44,9%). La plus forte diminution a été enregistrée à Charlottetown, PE, soit 72,5%.

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819) 997-6190.

SECTION 3 - TABLE 3.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50
Canadian Airports, by Type of Service - Second Quarter 1994
(Preliminary Data)

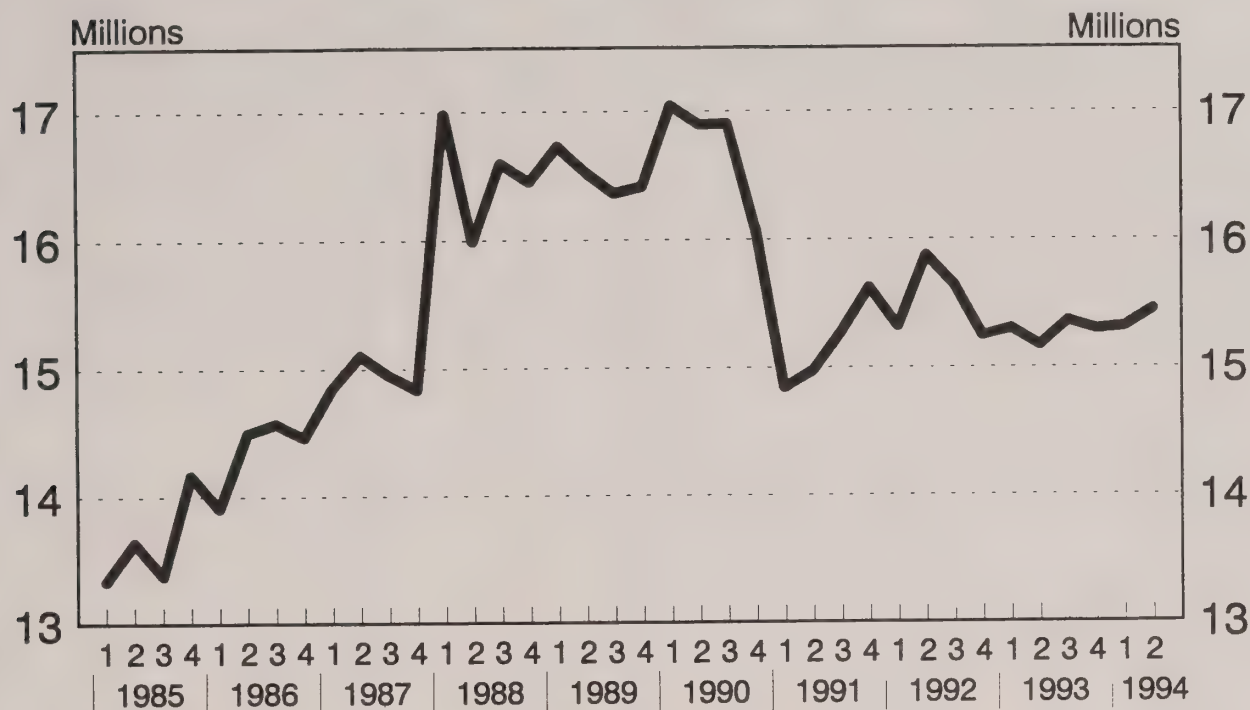
SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux
aéroports canadiens, par genre de service, deuxième trimestre 1994
(données provisoires)

Rank Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1994/1993
Rang Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation deuxième trimestre
		No.-Nbre			%
1 Toronto/LB Pearson International ON	3,868,951	336,238	705,326	4,910,515	1.2
2 Vancouver International BC	2,004,625	319,258	224,253	2,548,136	5.2
3 Montréal/Dorval Intl QC	1,021,605	300,425	71,690	1,393,720	0.5
4 Calgary International AB	1,004,550	99,462	54,552	1,158,564	4.2
5 Ottawa/MacDonald Cartier Intl ON	464,256	134,481	13,432	612,169	-2.3
6 Halifax International NS	297,271	261,365	28,341	586,977	1.1
7 Winnipeg International MB	449,698	51,980	37,204	538,792	6.0
8 Montréal/Mirabel Intl QC	338,768	7,084	183,599	529,451	2.6
9 Edmonton International AB	259,150	19,735	47,193	326,078	-15.6
10 Edmonton Municipal AB	211,488	70,063	3	281,554	14.8
11 Victoria International BC	87,744	82,258	5,195	178,197	4.3
12 St. John's NF	76,224	74,766	10,269	161,259	3.5
13 Québec/Jean Lesage Intl QC	25,294	91,355	30,468	147,117	-11.9
14 Regina SK	110,823	5,937	4,727	121,487	-2.4
15 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	91,347	26,245	2,480	120,072	-0.8
16 Thunder Bay ON	75,631	34,417	-	110,048	-8.2
17 London ON	-	69,987	1,193	71,180	4.3
18 Kelowna BC	39,213	27,502	1,300	68,015	6.0
19 Prince George BC	35,724	28,407	-	64,131	9.9
20 Moncton NB	16,173	38,882	314	55,369	-6.0
21 Vancouver Harbour BC	-	48,887	-	48,887	11.1
22 Saint John NB	12,794	35,151	108	48,053	0.6
23 Fredericton NB	14,171	33,343	107	47,621	-4.6
24 Toronto Island ON	-	44,123	-	44,123	-5.5
25 Victoria Harbour BC	-	44,002	-	44,002	3.8
26 Yellowknife NT	21,973	21,848	-	43,821	-14.0
27 Sudbury ON	-	43,638	-	43,638	-9.6
28 Charlottetown PE	4,218	37,806	372	42,396	1.4
29 Windsor ON	-	42,146	47	42,193	15.3
30 Sault Ste. Marie ON	409	36,172	-	36,581	-6.4
31 Timmins ON	-	36,353	-	36,353	-3.4
32 Deer Lake NF	3,733	30,526	-	34,259	-8.4
33 Sydney NS	-	34,046	-	34,046	3.4
34 Thompson MB	10,717	16,160	-	26,877	1.8
35 Kamloops BC	12,523	13,281	843	26,647	3.6
36 Nanaimo BC	13,053	13,121	-	26,174	11.5
37 Whitehorse YT	23,076	3,084	3	26,163	2.3
38 Sept-Îles QC	-	25,809	-	25,809	-9.0
39 Gander International NF	-	24,721	407	25,128	10.6
40 Prince Rupert BC	12,196	12,859	-	25,055	6.7
41 Terrace BC	14,463	8,489	-	22,952	8.4
42 Goose Bay NF	4,775	16,109	1,457	22,341	10.8
43 Grande Prairie AB	14,642	6,734	-	21,376	13.9
44 Cranbrook BC	12,426	6,585	-	19,011	-6.3
45 Castlegar BC	11,560	7,407	-	18,967	-6.9
46 Fort McMurray AB	11,784	7,159	-	18,943	17.9
47 Val D'Or QC	3,552	14,626	-	18,178	-1.5
48 Sioux Lookout ON	-	17,581	-	17,581	8.2
49 Bagotville/Saguenay QC	-	17,093	-	17,093	-7.6
50 Fort St. John BC	15,796	1,212	-	17,008	-2.5
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	10,696,396	2,782,828	1,424,883	14,904,107	1.6
Total Canada	10,818,180	3,317,009	1,431,733	15,566,922	1.5

Figure 3.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 3.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Effective January 1994, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic is included in the Major Scheduled Airlines data.

Preliminary second quarter 1994 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 1.5% over the previous year. Transborder traffic had a modest decline of 0.3% while domestic and other international increased by 1.2% and 6.1%, respectively.

Overall, for scheduled services, traffic was up by 0.8%. Transborder traffic declined by 0.5% while domestic and other international traffic increased by 0.3% and 6.4%, respectively.

Major Charter Services traffic was up by 9.4%. Transborder charter volume had a marginal increase of 0.9% while domestic and other international traffic was up by 24.9% and 5.0% respectively.

Figure 3.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data shows a slight increase between the first and second quarters of 1994. This increase would translate to a 3.6% average annual increase.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Depuis janvier 1994, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadien Régional) est inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers.

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1994 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués était en hausse de 1,5% par rapport à l'année précédente. Le trafic transfrontalier a présenté une légère diminution de 0,3% tandis que le trafic intérieur et autre international a présenté des hausses de 1,2% et 6,1%, respectivement.

Dans l'ensemble, le trafic des services réguliers était en hausse de 0,8%. Le trafic transfrontalier a diminué de 0,5% tandis que celui des secteurs intérieur et autre international s'est accru de 0,3% et 6,4%, respectivement.

Le trafic des principaux services d'affrètement a augmenté de 9,4%. Le volume des affrètements transfrontaliers a subi une légère baisse de 0,9% tandis que le trafic intérieur et autre international s'est accru de 24,9% et 5,0%, respectivement.

La figure 3,1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles de passagers du nombre total embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une légère hausse entre les premier et deuxième trimestres de 1994. Cette augmentation peut se traduire en une hausse annuelle moyenne de 3,6%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

SECTION 4 - TABLE 4.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. First Quarter 1994 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre 1994 (données provisoires)

Rank 1994 Rang	City-Pair - Paire de villes	First Quarter 1993 Premier trimestre	First Quarter 1994 Premier trimestre	Change First Quarter 1994/93 Variation premier trimestre
		No.-Nbre		%
1.	Toronto - New York	142,240	151,770	6.7
2.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	75,540	65,200	-13.7
3.	Toronto - Miami	66,570	63,790	-4.2
4.	Toronto - Chicago	58,520	62,560	6.9
5.	Montréal - New York	61,660	62,280	1.0
6.	Toronto - Los Angeles	54,320	56,990	4.9
7.	Toronto - Boston	38,730	42,360	9.4
8.	Vancouver - Los Angeles	43,950	38,680	-12.0
9.	Toronto - San Francisco	34,240	37,940	10.8
10.	Montréal - Miami	40,580	31,980	-21.2
11.	Vancouver - San Francisco	28,470	26,060	-8.5
12.	Calgary - Los Angeles	26,340	25,930	-1.6
13.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	20,510	25,450	24.1
14.	Toronto - Philadelphia	20,860	23,150	11.0
15.	Montréal - Boston	20,840	21,920	5.2
16.	Montréal - Chicago	18,340	21,760	18.7
17.	Montréal - Los Angeles	20,530	21,190	3.2
18.	Toronto - Atlanta	19,160	20,900	9.1
19.	Montréal - Tampa/St. Petersburg	21,580	20,700	-4.1
20.	Toronto - Detroit	18,110	20,370	12.5
21.	Toronto - Phoenix	12,570	20,110	60.0
22.	Toronto - Orlando	19,770	19,870	0.5
23.	Vancouver - Hawaii	27,540	16,040	-41.8
24.	Edmonton - Los Angeles	18,140	14,870	-18.0
25.	Vancouver - New York	11,560	12,680	9.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		920,670	924,550	0.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,996,510	2,070,890	3.7

Preliminary figures show that 2.1 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first quarter of 1994. This represents an increase of 3.7% over the same period in 1993.

Sixty-five thousand two hundred passengers travelled between Toronto and Tampa/St.Petersburg on scheduled flights during the first quarter of 1994. This represents the second highest passenger count of all the transborder city-pairs. However, 10,340 fewer passengers travelled between these two cities in 1994 than in 1993. Overall the number of passengers who travelled between Canada and Tampa/St.Petersburg on scheduled flights decreased by 21,270 between the first quarter of 1993 and the first quarter of 1994.

Montreal-Miami, another city-pair which involves Florida, experienced the second largest percentage decrease in passengers on scheduled flights of all the top 25 city-pairs. Twenty-one percent fewer passengers travelled between these two cities in 1994 than did in 1993. Overall, the first quarter results show that the number of passengers who travelled between Canada and Miami on scheduled flights decreased by 9.2% from 149,350 in 1993 to 135,660 in 1994.

Les données provisoires montrent que 2,1 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers au cours du premier trimestre de 1994. Ceci représente une augmentation de 3,7% comparativement à la même période en 1993.

Soixante-cinq milles deux cents passagers ont voyagé entre Toronto et Tampa/St.Petersburg sur des vols réguliers au cours du premier trimestre de 1994. Cette paire de villes se classe au deuxième rang des paires de villes transfrontalières en termes du nombre de passagers. Cependant, 10 340 passagers de moins ont voyagé entre ces deux villes en 1994 qu'au cours de 1993. Dans l'ensemble, le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et Tampa/St.Petersburg sur des vols réguliers a diminué de 21 270 entre le premier trimestre de 1993 et le premier trimestre de 1994.

Parmi les 25 principales paires de villes, Montréal-Miami, qui englobe également la Floride, a connu la deuxième plus importante diminution, en termes de pourcentage, du nombre de passagers sur des vols réguliers. Le nombre de passagers qui ont voyagé entre ces deux villes a diminué de vingt-et-un pourcent entre 1993 et 1994. Dans l'ensemble, les résultats pour le premier trimestre indiquent que le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers a diminué de 9,2%, passant de 149 350 en 1993 à 135 660 en 1994.

Of the top 25 origin and destination city-pairs involving travel between Canada and the United States, Toronto-Phoenix experienced the largest percentage increase in passengers. Sixty percent more passengers travelled between these two cities in the first quarter of 1994 than in 1993. The number of passengers on charter flights decreased over the same time period from 2,958 to 2,508.

Passengers on Scheduled Flights for Trips To or From Toronto: the Airports' Perspective

Toronto was the point of origin or destination for over forty percent of the passengers who travelled on scheduled domestic flights during the first six months of 1994. Lester B. Pearson International Airport served over 97% of the total passengers travelling to or from Toronto in the first six months of 1994, while Toronto City Centre Airport served 2.3% of these passengers; the remainder were served by Buttonville Airport.

Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa, the largest domestic origin and destination markets, and Toronto-London are the only three city-pairs for which passenger counts exceeded 1,000 for either Toronto City Centre Airport or Buttonville Airport during the first six months of 1993 and 1994. Table 4.2 shows the passenger counts by airport for these city-pairs.

Table 4.2.

Passengers on Scheduled Flights for Trips Originating at or Destined to Toronto: City-Pairs Involving Airports¹ which Serve the Toronto Area

Parmi les 25 principales paires de villes selon l'origine et la destination englobant des voyages entre le Canada et les États-Unis, Toronto-Phoenix a connu la plus forte augmentation du nombre de passagers. Soixante pourcent de plus de passagers ont voyagé entre ces deux villes au cours du premier trimestre de 1994 qu'au cours du premier trimestre de 1993. Le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés a diminué lors de la même période, passant de 2 958 à 2 508.

Passagers des vols réguliers à destination ou en provenance de Toronto, vue sous l'angle des aéroports

Toronto était le point d'origine ou de destination de plus de quarante pour cent des passagers qui ont voyagé sur des vols intérieurs réguliers durant les six premiers mois de 1994. L'aéroport international Lester B. Pearson a desservi plus de 97% du nombre total de passagers à destination ou en provenance de Toronto au cours des six premiers mois de 1994, alors que l'aéroport du centre-ville de Toronto a desservi 2,3% de ces passagers; les autres ont été desservis par l'aéroport de Buttonville.

Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa, les deux plus importants marchés intérieurs d'origine et de destination, et Toronto-London sont les trois seules paires de villes où le nombre de passagers dans les premiers six mois de 1993 et 1994 est supérieur à 1 000, que ce soit pour l'aéroport du centre-ville de Toronto ou l'aéroport de Buttonville. Le tableau 4.2 illustre le nombre de passagers par aéroport pour ces paires de villes.

Tableau 4.2

Passagers voyageant sur des vols réguliers à destination ou en provenance de Toronto: paires de villes comprenant un aéroport desservant la région de Toronto

City-Pair - Paire de villes	Passengers / Passagers			
	Jan-June 1993		Jan-June 1994	
	Jan-juin		Jan-juin	
	No.-Nbre	%	No.-Nbre	%
Montréal - Toronto:	561,290		541,090	
Lester B. Pearson International	542,570	96.7	528,000	97.6
Toronto City Centre	10,360	1.8	11,990	2.2
Buttonville	7,770	1.4	...	...
Toronto (Unknown airport) / (aéroport inconnu)	...	...	1,100	0.2
Ottawa - Toronto:	320,860		307,100	
Lester B. Pearson International	295,270	92.0	273,580	89.1
Toronto City Centre	22,130	6.9	32,700	10.6
Buttonville	3,210	1.0	...	...
Toronto (Unknown airport) / (aéroport inconnu)	...	...	...	...
London - Toronto:	12,660		11,910	
Lester B. Pearson International	9,340	73.8	8,390	70.4
Toronto City Centre	3,300	26.1	3,430	28.8
Buttonville	...	...	...	...
Toronto (Unknown airport) / (aéroport inconnu)	...	...	...	...

¹ This table only includes city-pairs for which the 1993 and 1994 passenger counts exceeded 1,000 for two or more of the airports serving the Toronto component of the city-pair.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

¹ Ce tableau comprend uniquement les paires de villes où le nombre de passagers en 1993 et 1994 est supérieur à 1 000 pour deux aéroports ou plus desservant la composante Toronto de la paire de villes.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
 États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 4

Vol. 27, N° 4

HIGHLIGHTS

- In January 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), the major Canadian air carriers, continued to report strong growth in passenger-kilometres flown on scheduled routes. On a year-over-year basis, these carriers have reported growth in every month since September 1993.
Available on CANSIM: Matrix 385
- In October 1994, the largest percentage increase in total aircraft movements was at Sault Ste. Marie, ON.
- During the first nine months of 1994, there were 50,030 fewer passengers travelling within Canada on scheduled flights than there were during the same period in 1993.
- In the second quarter of 1994, the average domestic air fare was a record \$201, up 3% from 1993 and up 17% from 1992.
- In 1993, international scheduled air passenger traffic increased to nearly 16 million passengers, the highest level since 1980.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Pendant le mois de janvier 1995, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont continué de progresser fortement quant au nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières. Sur la base d'une année à l'autre, ces transporteurs ont déclaré une hausse à chaque mois depuis septembre 1993.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- En Octobre 1994, le pourcentage d'augmentation le plus élevé pour le total des mouvements d'aéronefs fut enregistré à Sault Ste. Marie, ON.
- Durant les neuf premiers mois de 1994, 50 030 passagers de moins ont voyagé au Canada sur les vols réguliers comparativement à la même période en 1993.
- Au cours du deuxième trimestre de 1994, le tarif aérien intérieur moyen s'établissait à 201\$, soit un niveau record, en hausse de 3% par rapport à 1993 et de 17% par rapport à 1992.
- En 1993, le trafic de passagers des vols internationaux réguliers a atteint près de 16 millions de passagers, soit le plus haut niveau depuis 1980.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada



SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
January 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	January 1995 Janvier	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente
Scheduled and Charter Services	'000	%
Passengers		
Scheduled - Domestic	830	7.8
- International	550	10.4
- Total	1,380	8.8
Charter	140	-26.7
Total	1,520	4.2
Passenger-kilometres		
Scheduled - Domestic	1 179 547	10.3
- International	2 124 620	14.4
- Total	3 304 168	12.9
Charter	330 700	-31.4
Total	3 634 869	6.6
Available seat-kilometres		
Scheduled	5 709 941	18.4
Charter	470 440	-24.7
Total	6 180 381	13.4
Passenger Load Factor		
Scheduled %	57.9	...
Charter %	70.3	...
Total %	58.8	...
Goods carried (kgs)		
Scheduled	27 582	-10.0
Charter	258	91.9
Total	27 841	-9.5
Goods tonne-kilometres		
Scheduled	118 266	4.6
Charter	948	124.9
Total	119 215	5.1
Hours Flown	58	11.5
All Operations		
Litres of turbo fuel consumed	269 301	10.3

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International
Ltée), janvier 1995 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
Services réguliers et d'affrètement	'000	%
Passagers		
Réguliers - Intérieur	830	7.8
- International	550	10.5
- Total	1,380	8.8
Affrètements	140	-26.7
Total	1,520	4.2
Passagers - kilomètres		
Réguliers - Intérieur	1 179 547	10.3
- International	2 124 620	14.4
- Total	3 304 168	12.9
Affrètements	330 700	-31.4
Total	3 634 869	6.6
Sièges-kilomètres disponibles		
Réguliers	5 709 941	18.4
Affrètements	470 440	-24.7
Total	6 180 381	13.4
Coefficient de remplissage		
Réguliers %	57.9	...
Affrètements %	70.3	...
Total %	58.8	...
Marchandises transportées (kgs)		
Réguliers	27 582	-10.0
Affrètements	258	91.9
Total	27 841	-9.5
Tonnes-kilomètres de marchandises		
Réguliers	118 266	4.6
Affrètements	948	124.9
Total	119 215	5.1
Heures de vol	58	11.5
Ensemble des opérations		
Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres	269 301	10.3

In January 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), the major Canadian air carriers, continued to report strong growth in passenger-kilometres flown on scheduled routes. On a year-over-year basis, these carriers have reported growth in every month since September 1993. However, in those last sixteen months, their passenger load factor (a measure of the fullness of the aircraft) has decreased in every month except two. The trend-cycle (after removing the seasonality and irregular data) shows that load factors have matched their all time low, which had previously occurred during early 1991, when demand for air services had dropped substantially.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pendant le mois de janvier 1995, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont continué de progresser fortement quant au nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières. Sur la base d'une année à l'autre, ces transporteurs ont déclaré une hausse à chaque mois depuis septembre 1993. Toutefois, durant les seize derniers mois, le coefficient de remplissage (une mesure dans laquelle l'aéronef est rempli) a subi une baisse à chaque mois à l'exception de deux mois. La tendance-cycle (après la désaisonnalisation et l'élimination des données irrégulières) montre que le coefficient de remplissage a égalé son plus bas niveau. Celui-ci avait été obtenu au début de 1991, alors que la demande des services aériens avait chuté substantiellement.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada
Towered Airports, October 1994 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1994	Change October 1994/1993 Variation	Year-to-date 1994	Change Year-to-date 1994/1993 Variation
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Octobre	Cumulatif	cumulative

		No.-Nbre	%	No.-Nbre	%
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,655	2.3	256,241	-0.2
2.	Vancouver Intl BC	24,121	3.7	256,514	4.5
3.	Montréal/St-Hubert QC	21,862	28.3	163,774	7.0
4.	Calgary Intl AB	16,906	-3.1	171,965	0.6
5.	Montréal/Dorval QC	16,739	-0.6	161,025	1.9
6.	Toronto/Buttonville ON	15,358	44.7	121,905	0.6
7.	Victoria Intl BC	12,740	1.9	141,099	-1.8
8.	Québec/Jean Lesage Intl QC	12,715	2.9	111,468	-2.6
9.	Boundary Bay BC	12,578	10.7	132,702	-9.9
10.	Winnipeg Intl MB	12,572	4.7	130,615	11.1
11.	Ottawa/MacDonald-Cartier Intl ON	12,294	-0.2	121,505	-2.2
12.	Calgary/Springbank AB	10,831	18.6	96,181	4.0
13.	Abbotsford BC	10,488	8.2	111,217	-5.7
14.	Halifax Intl NS	10,476	5.1	99,185	8.2
15.	London ON	10,002	16.7	82,805	0.5
16.	Hamilton ON	9,755	9.7	88,255	-7.0
17.	Villeneuve AB	9,529	36.1	76,371	5.0
18.	Edmonton Mun. AB	9,288	-6.7	95,255	-3.0
19.	Chicoutimi/St-Honoré QC	8,893	9.6	86,730	-13.6
20.	Toronto Island ON	8,891	10.5	87,671	1.9
21.	Thunder Bay ON	8,015	-24.4	67,742	-13.0
22.	Oshawa ON	7,935	3.7	53,764	-18.2
23.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,635	28.8	61,469	-4.1
24.	Sault Ste. Marie ON	7,531	48.9	55,031	8.4
25.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,499	1.1	76,049	8.2
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	311,308	8.2	2,906,538	-0.4
	Total - Transport Canada Towers (54)/ Total - Tours de Transports Canada (54)	434,487	3.9	4,223,968	-0.1

In October 1994, total movements at the 54 Transport Canada towered airports increased by 3.9% from October 1993. Itinerant movements increased by 4.8% to 287,546 while local movements increased by 2.4% to 146,941 compared to the same month in 1993.

In the first ten months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 0.1% over the same period in 1993. Itinerant movements increased by 2.1% to 2,860,006, while local movements decreased by 4.5% to 1,363,962.

The largest percentage increase in October was 48.9% at Sault Ste. Marie, ON. The largest decrease was 28.7% at Lethbridge, AB.

The total number of Transport Canada towered airports dropped to 54 in October. Charlottetown, PE now operates as a Flight Service Station.

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports
avec tour de contrôle de Transports Canada, octobre 1994 (données
provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1994	Change October 1994/1993 Variation	Year-to-date 1994	Change Year-to-date 1994/1993 Variation
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Octobre	Cumulatif	cumulative

		No.-Nbre	%	No.-Nbre	%
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,655	2.3	256,241	-0.2
2.	Vancouver Intl BC	24,121	3.7	256,514	4.5
3.	Montréal/St-Hubert QC	21,862	28.3	163,774	7.0
4.	Calgary Intl AB	16,906	-3.1	171,965	0.6
5.	Montréal/Dorval QC	16,739	-0.6	161,025	1.9
6.	Toronto/Buttonville ON	15,358	44.7	121,905	0.6
7.	Victoria Intl BC	12,740	1.9	141,099	-1.8
8.	Québec/Jean Lesage Intl QC	12,715	2.9	111,468	-2.6
9.	Boundary Bay BC	12,578	10.7	132,702	-9.9
10.	Winnipeg Intl MB	12,572	4.7	130,615	11.1
11.	Ottawa/MacDonald-Cartier Intl ON	12,294	-0.2	121,505	-2.2
12.	Calgary/Springbank AB	10,831	18.6	96,181	4.0
13.	Abbotsford BC	10,488	8.2	111,217	-5.7
14.	Halifax Intl NS	10,476	5.1	99,185	8.2
15.	London ON	10,002	16.7	82,805	0.5
16.	Hamilton ON	9,755	9.7	88,255	-7.0
17.	Villeneuve AB	9,529	36.1	76,371	5.0
18.	Edmonton Mun. AB	9,288	-6.7	95,255	-3.0
19.	Chicoutimi/St-Honoré QC	8,893	9.6	86,730	-13.6
20.	Toronto Island ON	8,891	10.5	87,671	1.9
21.	Thunder Bay ON	8,015	-24.4	67,742	-13.0
22.	Oshawa ON	7,935	3.7	53,764	-18.2
23.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,635	28.8	61,469	-4.1
24.	Sault Ste. Marie ON	7,531	48.9	55,031	8.4
25.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,499	1.1	76,049	8.2
	Total-Above airports/Aéroports ci-dessus	311,308	8.2	2,906,538	-0.4
	Total - Transport Canada Towers (54)/ Total - Tours de Transports Canada (54)	434,487	3.9	4,223,968	-0.1

Au cours du mois d'octobre 1994, les 54 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 3,9% par rapport au mois d'octobre 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 287 546, soit une augmentation de 4,8% alors que les mouvements locaux ont augmenté de 2,4% pour s'établir à 146 941 par rapport au même mois en 1993.

Au cours des dix premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 0,1% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2 860 006, soit une augmentation de 2,1% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 4,5% pour s'établir à 1 363 962.

En octobre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste. Marie, ON (48,9%). La plus forte diminution a été enregistrée à Lethbridge, AB, soit 28,7%.

Le nombre total des aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada a diminué à 54 en octobre. Charlottetown, PE opère maintenant avec une station d'information de vol.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819) 997-6190.

SECTION 3 -TABLE 3.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Third Quarter 1994 (Preliminary Data)

Rank 1994	City-Pair -	Third Quarter 1993	Third Quarter 1994
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre
1	Montréal - Toronto	251,490	243,520
2	Toronto- Vancouver	164,340	184,770
3	Ottawa - Toronto	124,390	122,020
4	Calgary - Toronto	102,480	101,590
5	Calgary - Vancouver	90,590	94,350
6	Toronto - Winnipeg	68,880	69,210
7	Halifax - Toronto	65,420	65,100
8	Edmonton - Toronto	64,020	60,510
9	Edmonton - Vancouver	62,690	59,710
10	Calgary - Edmonton	52,860	51,910
11	Montréal - Vancouver	46,000	51,290
12	Vancouver - Victoria	37,950	43,670
13	Ottawa - Vancouver	38,060	38,640
14	Thunder Bay - Toronto	35,720	35,700
15	Vancouver - Winnipeg	34,300	34,530
16	St. John's - Toronto	29,850	30,970
17	Calgary - Winnipeg	26,000	29,220
18	Calgary - Montréal	26,930	26,320
19	Calgary - Ottawa	23,990	26,280
20	Halifax - Montréal	21,250	24,550
21	Halifax - Ottawa	23,220	24,430
22	Prince George - Vancouver	23,240	23,710
23	Ottawa - Winnipeg	21,170	22,930
24	Saskatoon - Toronto	20,640	21,220
25	Halifax - St. John's	19,170	20,640

Total of above city-pairs/
Total pour les paires
de villes ci-dessus

1,474,650

1,506,790

4,276,240

4,249,690

-0.6

Total of all city-pairs/
Total pour toutes les
paires de villes

2,642,730

2,686,600

7,686,150

7,636,120

-0.7

During the first nine months of 1994, there were 50,030 fewer passengers travelling within Canada on scheduled flights than there were during the same period in 1993. Passenger counts for the first nine months of 1994 are lower than those for the same period in either 1993 or 1992 for all of the top 25 city-pairs except Calgary-Edmonton, Vancouver-Victoria and Prince George-Vancouver.

Victoria was the location for the Commonwealth Games which took place during the summer of 1994. This event is reflected in the increases in passengers observed between the third quarter of 1993 and the same period in 1994 for the city-pair Vancouver-Victoria (+5,720) as well as for two other important¹ city-pairs involving Victoria: Toronto-Victoria (+6,300) and Ottawa-Victoria (+2,510). In contrast, passenger counts decreased for the following city-pairs involving Victoria: Calgary-Victoria (-1,720), Edmonton-Victoria (-1,510) and Winnipeg-Victoria (-90). Of the six city-pairs mentioned above, only Vancouver-Victoria obtained passenger counts for the summer of 1994 which exceeded those obtained in the summer of 1992 and 1993; for the other five city-pairs, passenger counts were higher in the summer of 1992 than they were in the summer of 1994.

1 City-pairs with more than 5,000 passengers in the third quarter of 1992, 1993, or 1994.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 3 -TABLEAU 3.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Troisième trimestre 1994 (données provisoires)

Third Quarter 1993	Third Quarter 1994	Jan-Sept. 1993	Jan-Sept. 1994	Change Jan-Sept 1994/1993
Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept.	Jan-sept.	Variation Jan-sept
	No.-Nbre			%
251,490	243,520	812,780	784,610	-3.5
164,340	184,770	407,140	431,840	6.1
124,390	122,020	445,250	429,120	-3.6
102,480	101,590	249,580	249,090	-0.2
90,590	94,350	253,170	256,810	1.4
68,880	69,210	185,430	187,170	0.9
65,420	65,100	182,400	181,310	-0.6
64,020	60,510	159,320	149,680	-6.1
62,690	59,710	198,760	172,130	-13.4
52,860	51,910	188,080	191,010	1.6
46,000	51,290	113,510	117,920	3.9
37,950	43,670	102,690	118,970	15.9
38,060	38,640	103,760	100,650	-3.0
35,720	35,700	114,720	108,930	-5.0
34,300	34,530	90,160	89,300	-1.0
29,850	30,970	71,320	74,810	4.9
26,000	29,220	78,560	83,870	6.8
26,930	26,320	68,860	66,130	-4.0
23,990	26,280	61,060	64,590	5.8
21,250	24,550	63,390	65,560	3.4
23,220	24,430	69,480	70,820	1.9
23,240	23,710	80,770	76,910	-4.8
21,170	22,930	66,160	63,330	-4.3
20,640	21,220	53,790	53,890	0.2
19,170	20,640	56,100	61,240	9.2

Durant les neuf premiers mois de 1994, 50 030 passagers de moins ont voyagé au Canada sur les vols réguliers comparativement à la même période en 1993. Les chiffres de passagers pour les neuf premiers mois de 1994 sont plus bas que ceux pour la même période soit en 1993 ou en 1992 pour tous les 25 principales paires de villes à l'exception de Calgary-Edmonton, Vancouver-Victoria et Prince George-Vancouver.

Victoria est la ville qui a présenté les Jeux du Commonwealth à l'été de 1994. Cet événement explique en partie l'augmentation du nombre de passagers observée entre le troisième trimestre de 1993 et la même période en 1994 pour la paire de villes Vancouver-Victoria (+5 720) ainsi que pour deux autres paires de villes importantes¹ qui englobent Victoria: Toronto-Victoria (+6 300) et Ottawa-Victoria (+2 510). Par contraste, les chiffres de passagers ont diminué pour les paires de villes suivantes qui englobent Victoria: Calgary-Victoria (-1 720), Edmonton-Victoria (-1 510) et Winnipeg-Victoria (-90). Des six paires de villes mentionnées ci-dessus, Vancouver-Victoria était la seule à obtenir des chiffres de passagers pour l'été de 1994 qui ont dépassé ceux pour l'été de 1994; pour les autres cinq paires de villes, les chiffres de passagers étaient supérieures pour l'été de 1992 que ceux pour l'été de 1994.

1 Paires de villes avec plus de 5 000 passagers au troisième trimestre de 1992, 1993, ou 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 4 - TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers								
			Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. - Nbre (000)	%				%			
Domestic									
									Intérieur
First quarter	2,962.1	-3.4	35.5	36.6	61.3	61.1	3.2	2.4	Premier trimestre
Second quarter	3,604.1	0.7	33.8	32.2	61.6	65.9	4.7	1.9	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,566.3	-1.2	34.6	34.2	61.4	63.8	4.0	2.1	Année à ce jour
Southern Services									
									Services secteur sud
First quarter	2,786.6	-3.5	34.2	35.8	62.4	61.8	3.3	2.5	Premier trimestre
Second quarter	3,417.8	0.7	32.5	31.1	62.6	67.0	4.9	1.9	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,204.4	-1.2	33.3	33.2	62.5	64.7	4.2	2.1	Année à ce jour
Short-haul									
									Court-courrier
First quarter	1,548.0	-6.0	36.8	42.1	61.0	56.0	2.2	1.9	Premier trimestre
Second quarter	1,754.1	-0.7	36.9	35.6	59.2	62.9	3.9	1.6	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,302.1	-3.3	36.9	38.6	60.0	59.6	3.1	1.7	Année à ce jour
Long-haul									
									Long-courrier
First quarter	1,238.5	-0.1	30.9	27.9	64.3	69.0	4.8	3.2	Premier trimestre
Second quarter	1,663.7	2.3	27.7	26.4	66.4	71.3	5.9	2.3	Deuxième trimestre
Year-to-date	2,902.2	1.3	29.0	27.0	65.5	70.4	5.5	2.6	Année à ce jour
Northern Services									
									Services secteur nord
First quarter	175.5	-1.4	56.6	49.3	42.6	49.9	0.9	0.8	Premier trimestre
Second quarter	186.4	0.6	57.4	51.5	41.8	47.5	0.8*	1.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	361.9	-0.4	57.0	50.4	42.2	48.6	0.8	0.9	Année à ce jour

Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadian and Ontario Express) are also included.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

All estimates shown above (except those marked with an "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "**" indicates a coefficient between 10% and 25%.

• Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "**" indique un coefficient entre 10% et 25%.

Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

• Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

• Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. - Nbre (000 000)	%	%						
Domestic									Intérieur
First quarter	3 379.8	-1.3	31.3	30.1	64.4	67.2	4.2	2.7	Premier trimestre
Second quarter	4 489.0	2.7	28.5	26.9	66.0	70.9	5.5	2.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	7 868.8	1.0	29.8	28.3	65.3	69.4	4.9	2.4	Année à ce jour
<u>Southern Services</u>									<u>Services secteur sud</u>
First quarter	3 245.0	-1.3	30.5	29.5	65.1	67.7	4.4	2.8	Premier trimestre
Second quarter	4 336.5	2.8	27.7	26.3	66.7	71.6	5.6	2.2	Deuxième trimestre
Year-to-date	7 581.5	1.0	29.0	27.6	66.0	70.0	5.1	2.4	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	667.0	-5.2	34.6	41.5	63.5	56.7	1.9	1.8	Premier trimestre
Second quarter	768.4	0.9	35.4	33.9	60.6	64.4	4.0	1.7	Deuxième trimestre
Year-to-date	1 435.3	-0.2	35.0	37.4	62.0	60.9	3.0	1.7	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	2 578.1	-0.3	29.4	26.4	65.5	70.5	5.1	3.1	Premier trimestre
Second quarter	3 568.1	3.2	26.0	24.6	68.0	73.1	6.0	2.3	Deuxième trimestre
Year-to-date	6 146.2	1.7	27.5	25.4	66.9	72.1	5.6	2.6	Année à ce jour
<u>Northern Services</u>									<u>Services secteur nord</u>
First quarter	134.8	0.1 ^r	50.8	45.0	48.5	54.2	0.7*	0.8	Premier trimestre
Second quarter	152.5	2.5	51.0	46.1	48.2	52.9	0.8	1.1*	Deuxième trimestre
Year-to-Date	287.3	1.3	51.0	45.5	48.3	53.5	0.8	1.0	Année à ce jour

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

- All estimates shown above (except those marked with an "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "**" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "**" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

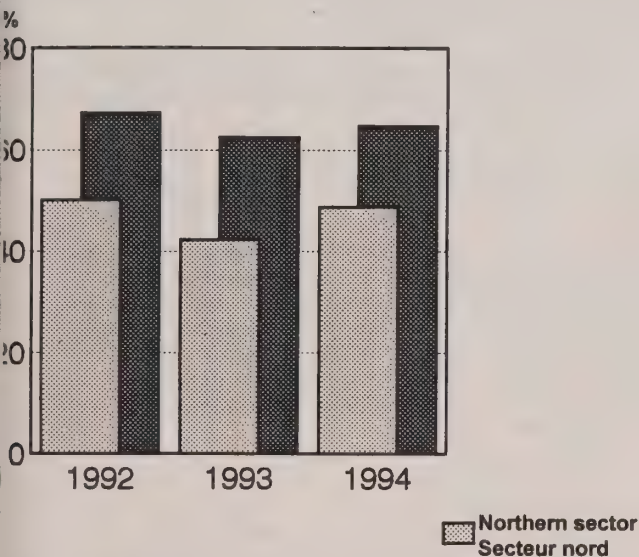
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicated that 63.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1994. (The two Level II air carriers were added to the Fare Basis Survey in January 1993.) This level represented an increase of 2.4 percentage points compared to the same period a year earlier, but a decrease of 2.6 percentage points when compared to the same period in 1992. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 69.4%, up from 65.3% in 1993 (see Table 4.2).

At a more disaggregate level, Figure 4.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1992-1994

Passengers
Passagers



In the southern sector, 64.7% of passenger traffic (representing 70.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1994. In 1993, the corresponding figures were 62.5% for passengers and 66.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 48.6% of the traffic during the first two quarters of 1994, up from 42.2% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.2 percentage points (48.3% to 53.5%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 95% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first two quarters of 1994, discount carriage on long-haul services represented 70.4% of passenger volume and 72.1% of passenger-kilometres; this compared with 59.6% and 60.9%, respectively for short-haul services (see Figure 4.2).

Utilisation des tarifs réduits

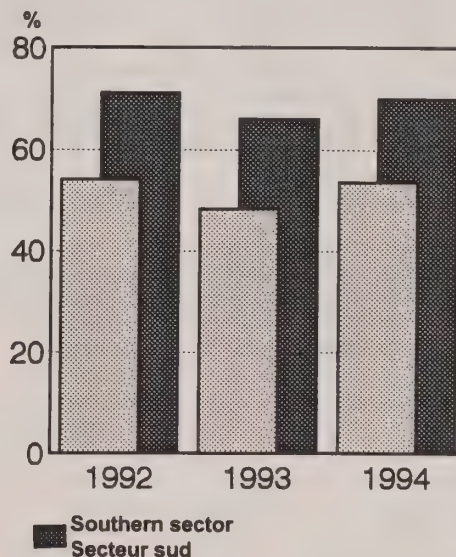
Selon les estimations provisoires (voir tableau 4.1), 63,8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1994. (Les deux transporteurs aériens de niveau II ont été ajoutés à l'Enquête sur la base tarifaire en janvier 1993.) Ce niveau représente une hausse de 2,4 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente, mais une baisse de 2,6 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 65,3% en 1993 à 69,4% en 1994 (voir tableau 4.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 4.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-juin 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 64,7% du trafic de passagers (représentant 70,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1994, comparativement à 62,5% et 66,0% respectivement en 1993. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 48,6% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1994, une hausse par rapport à 42,2% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a progressé de 5,2 points de pourcentage (de 48,3% à 53,5%) au cours de la même période.

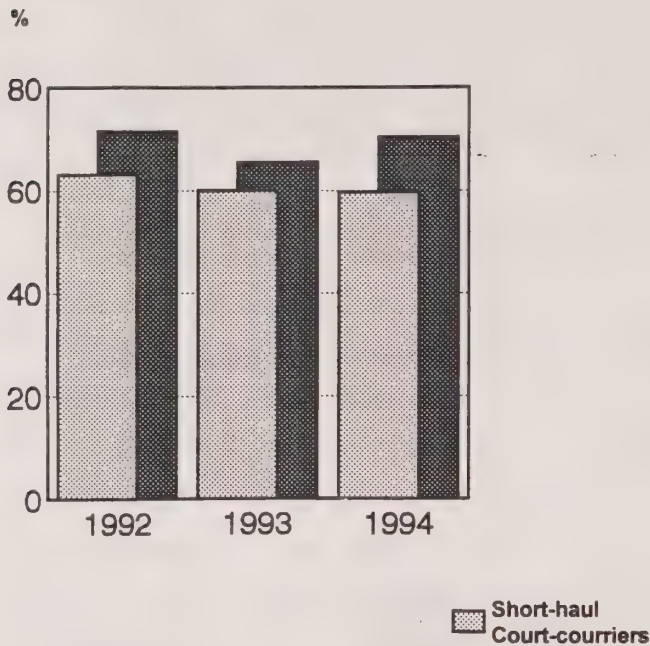
Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 95% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1994, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 70,4% du volume de passagers et 72,1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 59,6% et 60,9% (voir figure 4.2).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1992-1994

Passengers
Passagers



Average Fares

In the second quarter of 1994, the average of all domestic air fares was the highest average ever reported for any quarter, a record \$201, up 3.1% from the average of \$195 in the same quarter of 1993, and up 16.5% from 1992. The average of all domestic discount fares was \$153, practically unchanged from the previous year's second quarter average of \$152.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1992-1994

All Fares
Tous les tarifs

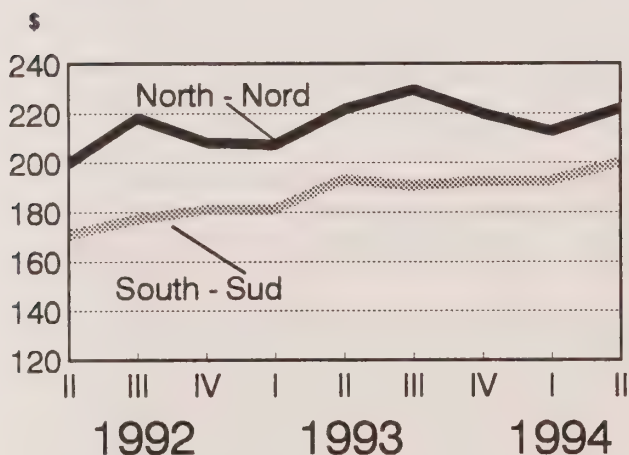
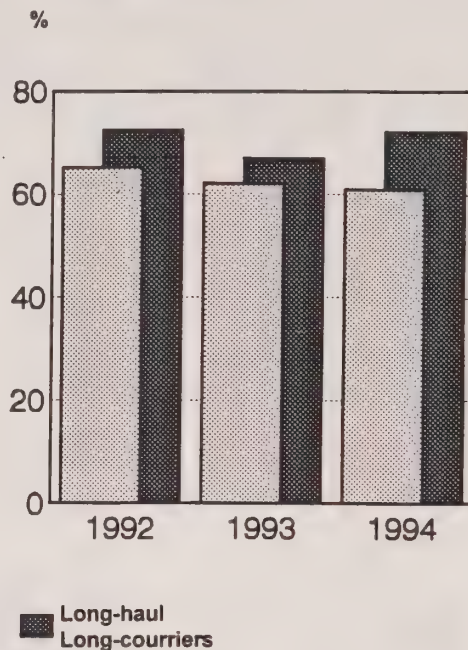


Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-juin 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



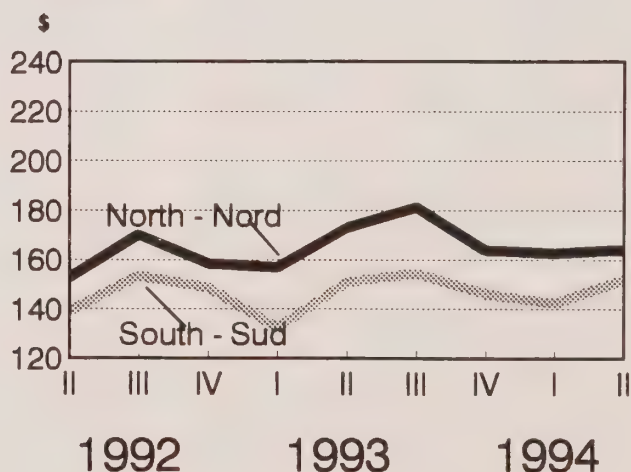
Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1994, la moyenne de tous les types de tarifs aériens intérieurs s'établissait à 201\$ - la moyenne la plus élevée jamais atteinte peu importe le trimestre. Cette moyenne représente une hausse de 3,1% par rapport à la moyenne de 195\$ enregistrée au même trimestre en 1993, et une progression de 16,5% par rapport à 1992. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 153\$, demeurant pratiquement inchangé par rapport à la moyenne de 152\$ observée au cours du deuxième trimestre de l'année précédente.

Figure 4.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1992-1994

Discount Fares
Tarifs réduits



Economy fares in all sectors showed sharp increases. The largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 7.8%, from \$246 in the second quarter of 1993 to \$265 in 1994. Southern discount fares increased by only 1.1% over the same period, to \$152 from \$151 in 1993.

In the North, the average economy air fares in the second quarter increased by 7.0% relative to the same period in 1993. The average discount fare, however, decreased by 5.0%, from \$173 in 1993 to \$164 in 1994. As a result, in the northern zone, the average fare (all fares) increased by only 0.1% to reach approximately \$222.

Notes

The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1994, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- **FULL FARE** comprises first class, business class and full fare regular economy.
- **DISCOUNTED FARE** includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
- **OTHER** represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic from/to The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on Fare Basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1994 issue of this publication is scheduled for release in the spring of 1995. For further information, please contact Bradley Snider (819-997-1385).

Les tarifs économiques ont enregistré une forte hausse dans tous les secteurs. L'augmentation la plus forte a été enregistrée dans le secteur sud (libéralisé). Dans ce secteur, les tarifs économiques ont connu une croissance de 7,8%, passant de 246\$ au cours du deuxième trimestre de 1993 à 265\$ en 1994. Les tarifs réduits du secteur sud ont augmenté de seulement 1,1% au cours de la même période, passant de 151\$ en 1993 à 152\$ en 1994.

Dans le Nord, les tarifs économiques ont augmenté de 7,0% au cours du deuxième trimestre de 1994 par rapport à la même période en 1993. Cependant, le tarif réduit moyen a diminué de 5,0%, passant de 173\$ en 1993 à 164\$ en 1994. Par conséquent, dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de seulement 0,1% pour atteindre environ 222\$.

Notes

• Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1994, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.

• Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

- **PLEIN TARIF** comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
- **TARIF RÉDUIT** comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
- **AUTRE** comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

• Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

• Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1994 de cette publication devrait paraître au printemps de 1995. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 5 - TABLE 5.1

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers,
by World Area, 1993 (Preliminary Data)

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux
réguliers, selon la région du monde, 1993 (données provisoires)

World Area	1991	1992	1993	Change 1992/1991 Variation	Change 1993/1992 Variation	Région du monde
	'000	'000	'000	%	%	
Africa ¹	203.9	206.7	246.8	1.4	19.4	Afrique ¹
Asia ²	1,418.8	1,699.0	1,854.6	19.8	9.2	Asie ²
Europe ³	2,953.1	3,264.5	3,313.7	10.5	1.5	Europe ³
Pacific ⁴	156.2	158.9	177.7	1.7	11.8	Pacifique ⁴
South ⁵	978.4	1,026.2	1,029.0	4.9	0.3	Sud ⁵
United States ⁶	8,340.1	8,702.7	9,151.4	4.3	5.2	États-Unis ⁶
Total	14,050.5	15,058.1	15,773.3	7.2	4.7	Total

¹ Africa includes the Canary Islands and that part of Egypt located in Asia.

² Asia includes that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other adjacent islands.

³ Europe includes Iceland, Greenland and the Azores.

⁴ Pacific consists of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific under United States administration.

⁵ South consists of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands, (except for Puerto Rico), Mexico, Central America and South America.

⁶ United States includes all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship.

¹ L'Afrique inclut les îles Canaries et la partie de l'Égypte située en Asie.

² L'Asie inclut la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes.

³ L'Europe inclut l'Islande, le Groenland et les Açores.

⁴ Le Pacifique comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles sous la juridiction des États-Unis.

⁵ Le Sud comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes, (excepté Porto Rico), le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud.

⁶ Les États-Unis d'Amérique comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle.

The international scheduled air passenger traffic reached its highest level since 1980. In 1993, an estimated 15.8 million passengers travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight, up 4.7% compared to a year earlier. This increase follows a 7.2% gain in 1992.

As shown in Table 5.1, all of the six regions showed an increase in their passenger volumes from/to Canada. The largest percentage increase was in the Canada-Africa market, which increased by 19.4% over the previous year, with the absolute number rising by over 40,000 passengers. The largest absolute increase in passenger numbers was in the Canada-United States market, which advanced by almost 449,000 passengers, or 5.2%. The second largest market gain in terms of passenger numbers was Canada-Asia, with a rise of almost 156,000 passengers, or 9.2% between 1992 and 1993.

The increases in international passenger traffic were the result of both domestic and international factors. The year 1993 marked the beginning of the recovery from the recession, and transborder and international traffic were among the first sectors to recover from its effects. Air Canada added new daily transborder services to connect with the hubs of its U.S. partner Continental, at Houston and Chicago, and United's hubs at Miami, Los Angeles, and San Francisco. It also started non-stop Montréal-Los Angeles service. The Air Canada Connector carriers, Air Ontario and Air Nova, both increased flights to Continental's Newark hub. In early 1993, Canadian Airlines International began code sharing with American Airlines on transborder routes. U.S. carriers also added capacity. US Air initiated twice daily Ottawa-Pittsburgh flights, while Northwest AirlinK increased their Boston-Saint John flights.

Le trafic de passagers des vols internationaux réguliers a atteint son plus haut niveau depuis 1980. En 1993, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 15,8 millions, soit une hausse de 4,7% par rapport à l'année précédente. Cette hausse fait suite à un gain de 7,2% en 1992.

Tel qu'indiqué au tableau 5.1, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté dans les six régions. La hausse la plus forte, en termes de pourcentage, a été observée dans le marché Canada-Afrique, qui a progressé de 19,4% par rapport à l'année précédente, le nombre absolu de passagers augmentant de plus de 40 000. La croissance la plus forte en termes du nombre absolu de passagers a été observée dans le marché Canada-États Unis. Le trafic dans ce marché s'est accru de près de 449 000 passagers, ou 5,2%. Le deuxième gain en importance en termes du nombre absolu de passagers a été observé dans le marché Canada-Asie, qui a connu une hausse de près de 156 000 passagers, ou 9,2% entre 1992 et 1993.

Les augmentations dans le trafic international régulier s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes. L'année 1993 marque le début de la reprise suite à la récession, et les services transfrontaliers et internationaux ont été parmi les premiers secteurs à en profiter. Air Canada a accru son service transfrontalier quotidien afin d'être relié aux villes-pivots de ses partenaires américains (Continental, à Houston et Chicago, et United à Miami, Los Angeles, et San Francisco). Il a également commencé à servir le marché Montréal-Los Angeles sans escale. Les affiliés régionaux d'Air Canada, Air Ontario et Air Nova, ont accru leurs services à Newark, une ville-pivot de Continental. Au début de 1993, les Lignes aériennes Canadien International ont inauguré des services conjoints avec American Airlines sur les routes transfrontalières. Les transporteurs américains ont aussi accru leur capacité. US Air a inauguré deux vols quotidiens Ottawa-Pittsburgh, et Northwest AirlinK a accru son service sur le marché Boston-Saint John.

In other international services, Air Canada began flights between Vancouver and New Delhi, India via London. Air Canada also entered into code-sharing ventures with Air France and Korean Air. Canadian Airlines International started a daily service to Taipei, Taiwan.

There were also decreases in international capacity despite the overall net increase. Alaska Airlines stopped its Los Angeles-Toronto service after one year, while Canadian Partner withdrew from the transborder market, discontinuing all flights between Toronto, Columbus, Allentown and Harrisburg. Continental stopped its last direct Canadian services (Honolulu-Vancouver, Denver-Vancouver) in favour of code sharing with Air Canada. Japan Airlines suspended service between Toronto and Tokyo. Canadian Airlines International dropped non-stop flights between Montréal and Paris. Aerolineas Argentinas dropped service to/from Toronto, while Sabena suspended its operations to/from Montréal.

As illustrated in Figure 5.1, in 1993, Canada's most important international market was the United States, with 58.0% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market, accounting for 21.0% of international traffic, while Asia, at 11.8%, was the third largest market for scheduled traffic. The remaining sector market shares were small: the South accounted for 6.5% of the traffic, while Africa and the Pacific were measured as 1.6% and 1.1%, respectively.

Figure 5.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1993

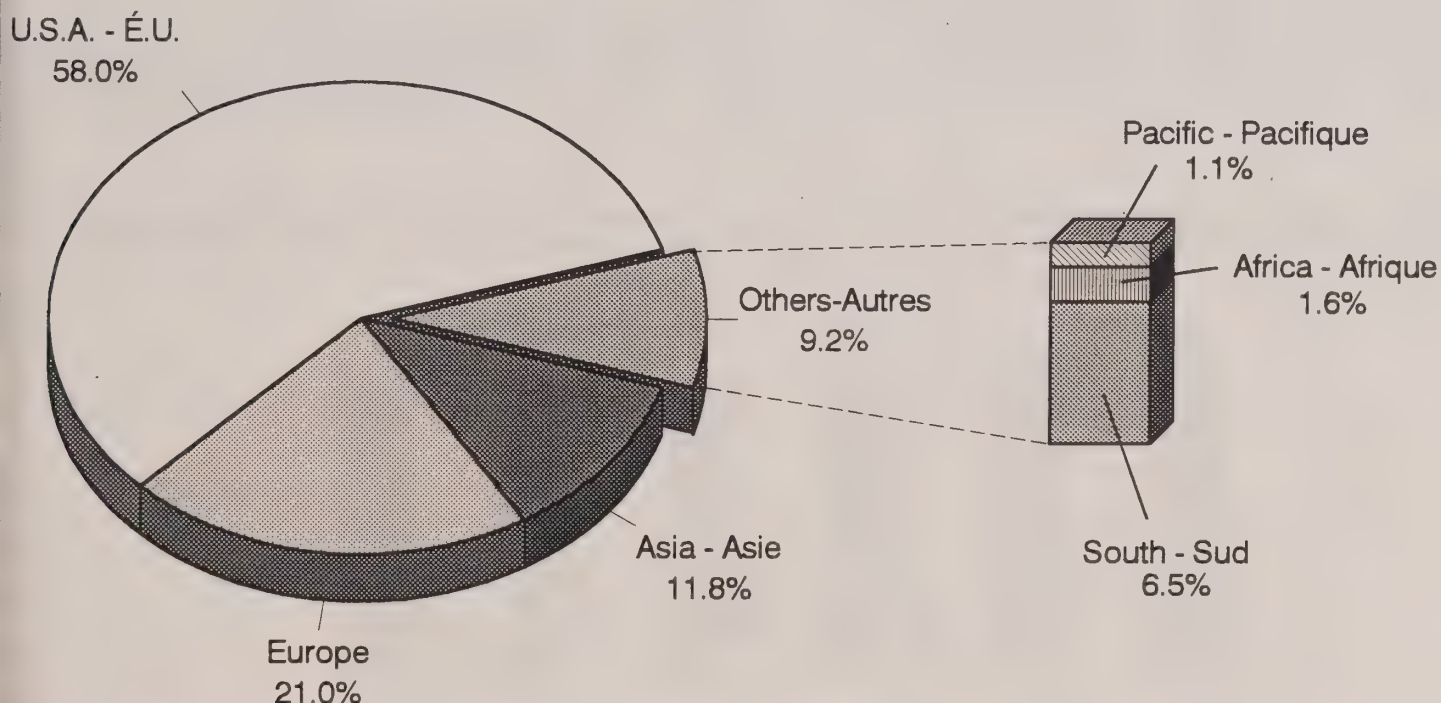


Figure 5.2 shows the overall volume of international traffic since 1981. In 1981, 11.0 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined over the next two years to reach a low of 9.7 million in 1983, after which the figures began to rise again. They have continued to rise every year since then, except for the recession affected year of 1991. In 1993, traffic reached a record level of 15.8 million passengers.

Pour les autres marchés internationaux, Air Canada a inauguré des vols entre Vancouver et New Delhi, Inde via Londres. Air Canada a aussi signé des accords de services conjoints avec Air France et Korean Air. Les Lignes aériennes Canadien International ont commencé un service quotidien à Taipei, Taiwan.

Des diminutions de la capacité internationale ont aussi été enregistrées en dépit d'une croissance générale nette. Le service quotidien Los Angeles-Toronto de Alaska Airlines a été interrompu après une année, alors que les Partenaires de Canadien se sont retirés du marché transfrontalier, arrêtant tous les vols entre Toronto, Columbus, Allentown et Harrisburg. Continental a cessé ses derniers vols directs au Canada (Honolulu-Vancouver, Denver-Vancouver) en faveur d'un accord de services conjoints avec Air Canada. Japan Airlines a abandonné son service entre Toronto et Tokyo. Les Lignes aériennes Canadien International ont interrompu tous leurs vols sans escale entre Montréal et Paris. Aerolineas Argentinas a abandonné son service à destination ou en provenance de Toronto, alors que Sabena a interrompu ses opérations à destination ou en provenance de Montréal.

Comme l'indique la figure 5.1, le principal marché international du Canada a été, en 1993, les États-Unis, avec 58,0% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 21,0% du trafic international, tandis que l'Asie, avec 11,8%, occupait le troisième rang pour le trafic régulier. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: le Sud détenait 6,5% du marché, alors que les parts de l'Afrique et du Pacifique s'établissaient à 1,6% et 1,1%, respectivement.

Figure 5.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région du monde, 1993

La figure 5.2 montre le volume du trafic international global depuis 1981. En 1981, 11,0 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des deux années suivantes pour atteindre un creux de 9,7 millions en 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. Depuis lors, le trafic a connu une tendance à la hausse, à l'exception de l'année 1991 alors que la récession sévissait. En 1993, le trafic a atteint un niveau inégalé de 15,8 millions de passagers.

Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates of Total Passengers, 1981 - 1993

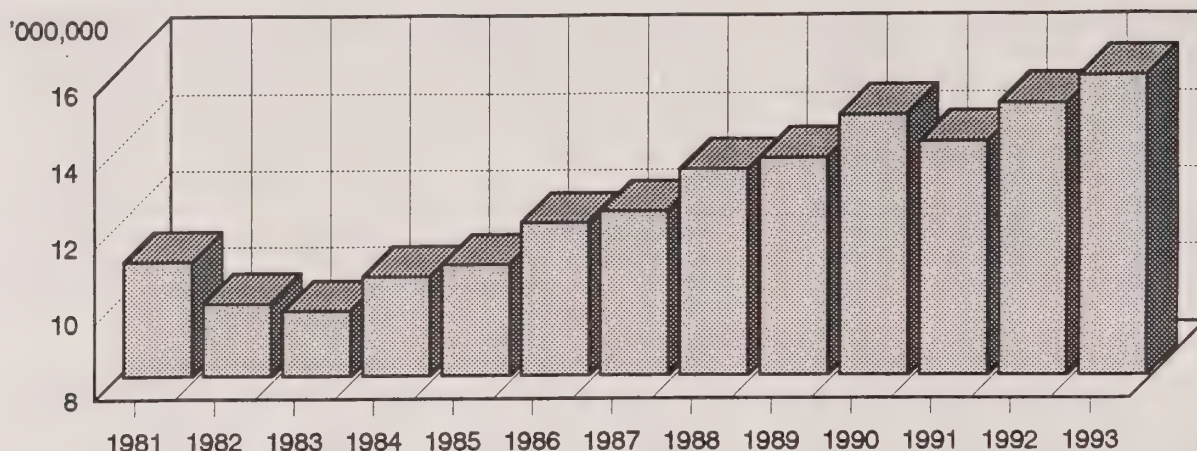


Figure 5.3 shows the fluctuations in the distribution of international scheduled passengers from 1981 to 1993. Over this period, the market share for the United States has shown a small but fairly steady decline from a peak of 67.6% in 1981 to a low of 57.8% in 1992, rising slightly to 58.0% in 1993. In contrast, the Asian market has grown rapidly from 4.1% of passengers in 1981 to 11.8% in 1993, almost a threefold increase. The European market rose slightly from 17.6% in 1981 to a 1987 peak of 23.3%. It has since declined to 21.0% in 1993. The Southern market share has dipped slightly from 8.5% in 1981 to 6.5% in 1993, as charter flights have grown in importance for this region. Since 1981, both Africa and the Pacific have remained small, hovering around the 1.0 to 1.5% mark.

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1981 - 1993

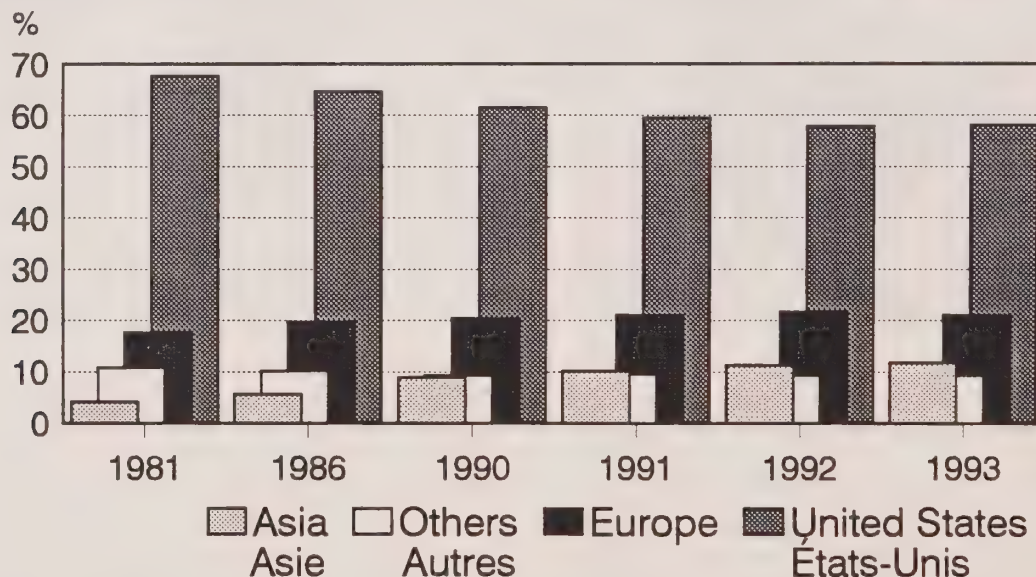


Figure 5.4 shows that although traffic on scheduled flights to international destinations still far exceeds the number of passengers flying on charter flights, charter traffic has increased by 84.1% over this period, from 2.6 million passengers (19.2% of total international traffic) in 1981 to 4.8 million passengers (23.3% of total international traffic) in 1993.

Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations des passagers totaux, 1981 - 1993

La figure 5.3 montre que la répartition internationale des passagers a subi certaines variations entre 1981 et 1993. Au cours de cette période, la part du marché pour les États-Unis a légèrement diminué mais d'une manière soutenue passant d'un sommet de 67,6% en 1981 à un creux de 57,8% en 1992. En 1993, la part s'est accrue légèrement pour atteindre 58,0%. Par comparaison, la part du marché asiatique a presque triplé, le taux de passagers ayant passé de 4,1% en 1981 à 11,8% en 1993. Pour l'Europe, la part du marché a légèrement progressé, passant de 17,6% en 1981 à un sommet de 23,3% en 1987. Depuis lors, elle a diminué pour atteindre 21,0% en 1993. La part du marché pour le Sud s'est affaïssée légèrement, passant de 8,5% en 1981 à 6,5% en 1993. Cette baisse est due en partie à la forte croissance des vols d'affrètement dans cette région. Depuis 1981, les parts de l'Afrique et du Pacifique sont demeurées minimes, oscillant entre 1,0 et 1,5%.

Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part du marché par secteur, 1981 - 1993

La figure 5.4 montre que, bien que le trafic des vols internationaux réguliers dépasse encore largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement, le trafic des vols d'affrètement a progressé de 84,1% au cours de cette période, passant de 2,6 millions de passagers (19,2% du trafic international total) en 1981 à 4,8 millions de passagers (23,3% du trafic international total) en 1993.

Figure 5.4

International Scheduled Passengers versus International Charter Passengers, 1981 - 1993

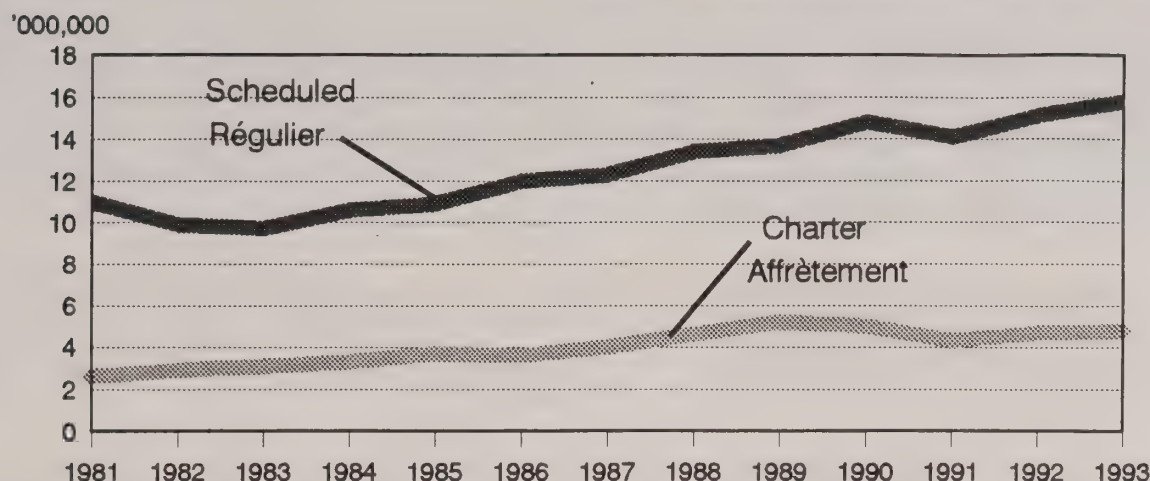


Figure 5.4

Passagers des vols internationaux réguliers par rapport aux passagers des vols d'affrètement internationaux, 1981 - 1993

Table 5.2 shows the 1993 distribution of international charter and scheduled passengers by world area. The table shows that in five of the six regions the majority of international passengers travelled on scheduled services. In the Africa, Asia and Pacific regions 99% or more of passengers used scheduled services. The exception was the South, where charter passengers accounted for 61.7% of the international traffic to and from this region.

Le tableau 5.2 présente la répartition de l'ensemble du trafic international, selon la région du monde, entre les passagers qui ont emprunté des vols internationaux réguliers et ceux qui ont emprunté des vols d'affrètement internationaux en 1993. Le tableau montre que la majorité des passagers internationaux ont voyagé sur des vols réguliers dans cinq des six régions. Dans les régions de l'Afrique, de l'Asie et du Pacifique, 99% ou plus des passagers ont emprunté des vols réguliers. Le Sud était l'exception, alors que les passagers d'affrètement ont représenté 61,7% de l'ensemble du trafic international à destination et en provenance de cette région.

The overall proportion of international passengers travelling on scheduled services rose very slightly between 1992 and 1993, from 76.1% to 76.7%. The proportions within the six regions remained relatively stable when compared to the previous year.

La proportion globale des passagers internationaux voyageant sur les vols réguliers a très légèrement augmenté entre 1992 et 1993, soit de 76,1% à 76,7%. Les proportions dans les six régions sont demeurées relativement stables par rapport à l'année précédente.

TABLE 5.2

Distribution of International Scheduled and Charter Passengers, by World Area, 1993

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers des vols internationaux réguliers et des vols d'affrètement internationaux, selon la région du monde, 1993

World Area	Scheduled Passengers	Charter Passengers	Région du monde
	Passagers des vols réguliers	Passagers des vols d'affrètement	
%			
Africa	98.9	1.1	Afrique
Asia	99.8	0.2	Asie
Europe	76.6	23.4	Europe
Pacific	99.9	0.1	Pacifique
South	38.3	61.7	Sud
United States	81.2	18.8	États-Unis
Total	76.7	23.3	Total

For further information, please contact Lisa Di Piéto (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto, (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually
United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually
Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année
États-Unis: US\$12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année
Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 5

Vol. 27, N° 5

HIGHLIGHTS

- In February 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd., reported growth of 12% in passenger-kilometres flown on domestic scheduled routes. On a year-over-year basis, these carriers have reported domestic growth in each of the last twelve months except one.

Available on CANSIM: Matrix 385

- For the twelfth consecutive year, Montreal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver ranked first, second and third respectively in terms of the number of origin and destination passengers obtained.
- Preliminary third quarter 1994 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 4% over the previous year.
- During the first nine months of 1994, 750,530 passengers travelled on domestic charter flights.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- En février 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré une augmentation de 12% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières intérieures. Sur la base d'une année à l'autre, ces transporteurs ont déclaré une croissance dans le secteur intérieur dans chacun des douze derniers mois, à l'exception d'un seul.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Pour une douzième année consécutive, Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver se sont classées aux premier, deuxième et troisième rangs, respectivement, quant au nombre de passagers dénombrés selon l'origine et la destination.
- Les données provisoires du troisième trimestre de 1994 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 4% par rapport à l'année précédente.
- Durant les neuf premiers mois de 1994, 750 530 passagers ont voyagé sur des vols nolisés intérieurs.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
February 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	February	Change Over	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1995	Previous Year	1995	Year-to-Date	
	Février	Variation	Cumulatif	Variation	
		par rapport		cumulative	
		à l'année			
		précédente			
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	793	7.7	1,623	7.8	Réguliers - Intérieur
- International	501	8.2	1,051	9.4	- International
- Total	1,294	7.9	2,674	8.4	- Total
Charter	143	-25.1	283	-25.9	Affrètements
Total	1,437	3.4	2,957	3.8	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 079 705	11.9	2 259 253	11.1	Réguliers - Intérieur
- International	1 819 677	8.5	3 944 297	11.6	- International
- Total	2 899 382	9.7	6 203 551	11.4	- Total
Charter	355 183	-25.0	685 884	-28.2	Affrètements
Total	3 254 566	4.5	6 889 435	5.6	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 143 056	17.1	10 852 997	17.8	Réguliers
Charter	440 335	-22.6	910 776	-23.7	Affrètements
Total	5 583 392	12.6	11 763 773	13.0	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	56.4	...	57.2	...	Réguliers %
Charter %	80.7	...	75.3	...	Affrètements %
Total %	58.3	...	58.6	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	28 937	-7.4	56 519	-8.7	Réguliers
Charter	276	57.8	534	72.6	Affrètements
Total	29 213	-7.1	57 054	-8.3	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	127 779	12.0	246 046	8.4	Réguliers
Charter	969	64.0	1 918	89.3	Affrètements
Total	128 749	12.3	247 964	8.7	Total
Hours Flown	53	10.4	111	11.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	243 969	10.3	513 270	10.3	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - Litres

In February 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported growth of 12% in passenger-kilometres flown on domestic scheduled routes. On a year-over-year basis, these carriers have reported domestic growth in each of the last twelve months except one. This is the first month since 1991 that the ratio of international passenger-kilometres to domestic passenger-kilometres flown has decreased. Over the years, the mix of international to domestic operations has shifted greatly towards international, as these carriers have given many domestic scheduled routes to their affiliate carriers. This ratio (international to domestic) was 1.69 in February 1995, compared to 0.94 in February 1988.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

En février 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 12% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières intérieures. Sur la base d'une année à l'autre, ces transporteurs ont déclaré une croissance dans le secteur intérieur dans chacun des douze derniers mois, à l'exception d'un seul. Depuis 1991, février 1995 est le premier mois au cours duquel le ratio du nombre de passagers-kilomètres des services internationaux par rapport au nombre de passagers-kilomètres des services intérieurs a diminué. Au cours des années, la composition des services internationaux et intérieurs s'est fortement déplacée vers les services internationaux, alors que ces transporteurs ont transféré plusieurs de leurs routes régulières intérieures à leurs transporteurs affiliés. Ce ratio (international par rapport à intérieur) était de 1,69 en février 1995 comparativement à 0,94 en février 1988.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Trish Horricks (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports,
by Class of Operation, April 1995 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs avec tour de contrôle de
Transports Canada, par class de vols, avril 1995 (données
provisoires)

Airports - Transport Canada Towers	April 1994	April 1995	Change April 1995/1994 Variation Avril	April 1995 Itinerant Itinérants Avril, 1995	April 1995 Local Locaux Avril, 1995
Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Avril			
	No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford	14,604	13,244	-9.3	4,850	8,394
Baie Comeau	1,190	1,251	5.1	1,123	128
Boundary Bay	14,542	14,040	-3.5	4,960	9,080
Calgary Intl	19,267	19,750	2.5	18,802	948
Calgary/Springbank	12,158	12,533	3.1	3,859	8,674
Chicoutimi/St Honoré	6,038	7,133	18.1	2,695	4,438
Edmonton Intl	6,293	6,160	-2.1	5,586	574
Edmonton Mun	11,489	9,461	-17.7	9,351	110
Fort McMurray	4,152	2,170	-47.7	1,446	724
Fredericton	3,325	2,568	-22.8	2,054	514
Gander Intl	3,741	4,219	12.8	2,793	1,426
Halifax Intl	9,255	11,504	24.3	8,442	3,062
Hamilton	9,296	9,727	4.6	4,355	5,372
Kamloops	3,273	3,185	-2.7	2,312	873
Kelowna	5,583	4,589	-17.8	3,469	1,120
Kitchener-Waterloo-Guelph	5,919	7,059	19.3	4,331	2,728
Langley	5,898	4,377	-25.8	1,917	2,460
Lethbridge	3,952	2,373	-40.0	1,445	928
London	8,149	8,904	9.3	5,378	3,526
Moncton	4,899	5,962	21.7	4,094	1,868
Montréal/Dorval Intl	16,871	17,794	5.5	17,794	-
Montréal/Mirabel Intl	4,520	4,748	5.0	4,171	577
Montréal/St Hubert	16,455	18,031	9.6	8,497	9,534
North Bay	5,261	5,412	2.9	2,312	3,100
Oshawa	4,446	6,544	47.2	2,828	3,716
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl	11,933	12,817	7.4	10,119	2,698
Penticton	3,532	3,274	-7.3	1,722	1,552
Pitt Meadows	7,935	6,718	-15.3	2,808	3,910
Prince George	5,568	4,730	-15.1	2,768	1,962
Québec/Jean Lesage Intl	9,169	9,569	4.4	7,523	2,046
Regina	6,676	4,395	-34.2	4,073	322
Saskatoon/JG Diefenbaker	8,544	6,256	-26.8	4,400	1,856
Sault Ste Marie	5,857	5,660	-3.4	2,633	3,027
Sept-Îles	3,042	3,525	15.9	2,377	1,148
St John's	5,329	4,141	-22.3	3,363	778
St-Jean	2,592	2,533	-2.3	1,223	1,310
Sudbury	7,721	7,027	-9.0	3,225	3,802
Thompson	2,997	2,726	-9.0	2,392	334
Thunder Bay	7,235	6,501	-10.1	3,737	2,764
Toronto City Centre	8,256	10,286	24.6	5,604	4,682
Toronto/Buttonville	12,027	11,526	-4.2	6,034	5,492
Toronto/LB Pearson Intl	26,073	27,291	4.7	27,291	-
Val-D'Or	1,665	1,776	6.7	1,578	198
Vancouver Harbour	4,948	4,674	-5.5	3,988	686
Vancouver Intl	24,191	24,567	1.6	24,567	-
Victoria Intl	13,705	14,816	8.1	8,596	6,220
Villeneuve	9,019	8,172	-9.4	1,176	6,996
Whitehorse	4,208	4,042	-3.9	1,478	2,564
Windsor	5,329	5,288	-0.8	2,438	2,850
Winnipeg Intl	13,360	12,297	-8.0	9,795	2,502
Winnipeg/St Andrews	6,665	5,585	-16.2	1,433	4,152
Yellowknife	7,191	4,862	-32.4	2,772	2,090
Total (52)	425,343	417,792	-1.8	277,977	139,815

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec
Paul Weiser (819) 997-6177.

SECTION 3 - TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Fourth Quarter and Annual 1994 (Preliminary
Data)

Rank 1994	City-Pair -	Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1994 Quatrième trimestre	Annual 1993 Annuel	Annual 1994 Annuel	Change Annual 1994/1993 Variation Annuel
Rang	Paire de villes					
		No.-Nbre				%
1.	Montréal - Toronto	266,630	282,470	1,079,410	1,067,080	-1.1
2.	Ottawa - Toronto	146,110	163,880	591,360	593,000	0.3
3.	Toronto- Vancouver	120,620	127,100	527,760	558,940	5.9
4.	Calgary - Vancouver	86,660	94,800	339,830	351,610	3.5
5.	Calgary - Toronto	73,750	78,890	323,330	327,980	1.4
6.	Calgary - Edmonton	70,600	75,380	258,680	266,390	3.0
7.	Toronto - Winnipeg	62,680	69,300	248,110	256,470	3.4
8.	Edmonton - Vancouver	62,440	65,620	261,200	237,750	-9.0
9.	Halifax - Toronto	65,420	58,270	247,820	239,580	-3.3
10.	Edmonton - Toronto	46,240	49,450	205,560	199,130	-3.1
11.	Thunder Bay - Toronto	39,460	40,780	154,180	149,710	-2.9
12.	Montréal - Vancouver	32,600	36,960	146,110	154,880	6.0
13.	Vancouver - Winnipeg	30,310	32,040	120,470	121,340	0.7
14.	Vancouver - Victoria	28,820	31,430	131,510	150,400	14.4
15.	Prince George - Vancouver	29,330	31,190	110,100	108,100	-1.8
16.	Calgary - Winnipeg	32,240	31,140	110,800	115,010	3.8
17.	Ottawa - Vancouver	30,230	29,570	133,990	130,220	-2.8
18.	Kelowna - Vancouver	24,600	27,130	86,930	88,370	1.6
19.	Halifax - Ottawa	25,410	26,780	94,890	97,600	2.8
20.	Halifax - Montréal	22,350	24,900	85,740	90,460	5.5
21.	Ottawa - Winnipeg	21,360	23,340	87,520	86,670	-1.0
22.	St. John's - Toronto	23,230	23,250	94,550	98,060	3.7
23.	Halifax - St. John's	20,630	21,080	76,730	82,320	7.3
24.	Calgary - Ottawa	18,860	20,650	79,920	85,240	6.6
25.	Sault Ste-Marie - Toronto	19,050	20,250	70,440	75,650	7.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,399,630	1,485,650	5,666,940	5,731,960	1.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,547,440	2,676,400	10,233,590	10,312,520	0.8

For the twelfth consecutive year, Montreal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver ranked first, second and third respectively in terms of the number of origin and destination passengers obtained. Passengers travelling between Montréal and Toronto comprised 84% of the total passengers who travelled by air between Quebec and Ontario in 1994. Similarly, passengers travelling between Ottawa and Toronto comprised 49% of the total passengers who travelled within Ontario in 1994. Finally, of the total passengers who travelled by air between Ontario and British Columbia in 1994, 63% travelled between Toronto and Vancouver.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 3 - TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Quatrième trimestre et annuel 1994 (données provisoires)

Pour une douzième année consécutive, Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver se sont classées aux premier, deuxième et troisième rangs, respectivement, quant au nombre de passagers dénombrés selon l'origine et la destination. Les passagers voyageant entre Montréal et Toronto ont constitué 84% du nombre total de passagers qui ont effectué des voyages aériens entre le Québec et l'Ontario en 1994. De façon similaire, les passagers voyageant entre Ottawa et Toronto ont constitué 49% du nombre total de passagers qui ont effectué des voyages aériens à l'intérieur d'Ontario. Finalement, 63% des passagers qui ont effectué des voyages aériens entre l'Ontario et la Colombie-Britannique en 1994, ont voyagé entre Toronto et Vancouver.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 4- TABLE 4.1

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

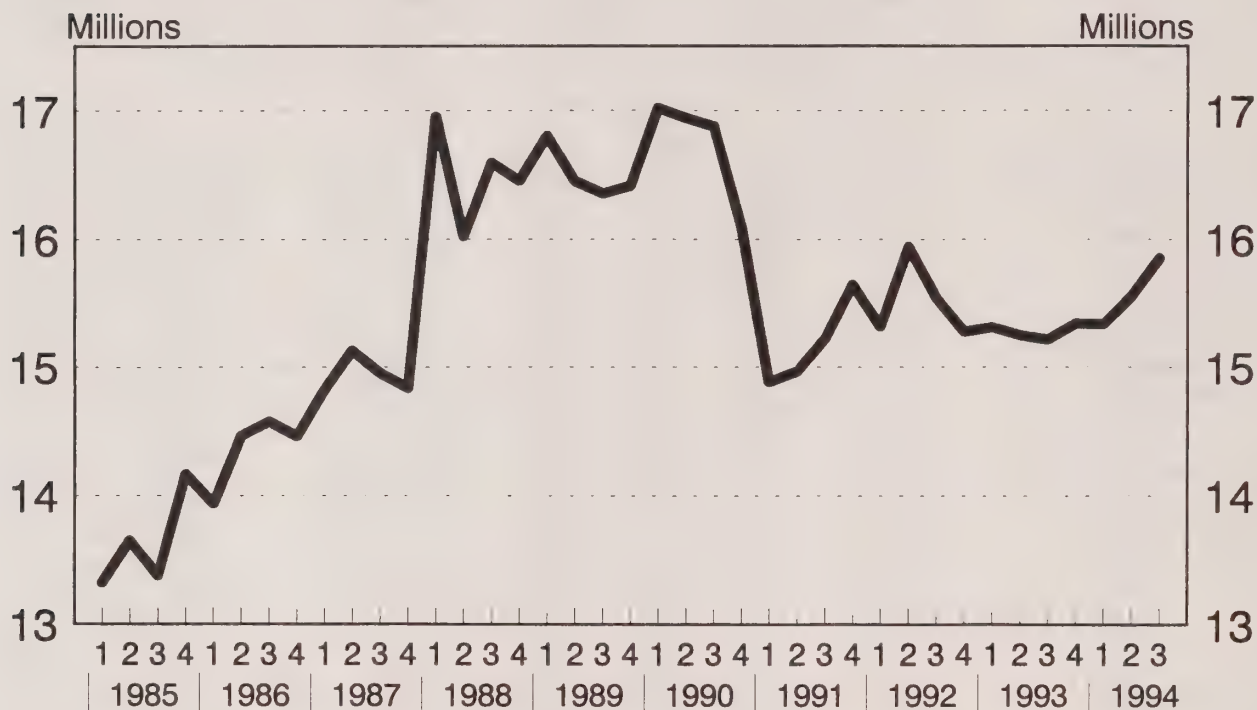
Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter 1994 (Preliminary Data)

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, troisième trimestre de 1994 (données provisoires)

Rank Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Third Quarter 1994/1993 Variation troisième trimestre
Rang Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	
		No.-Nbre			%
1 Toronto/LB Pearson International ON	4,465,813	337,552	891,033	5,694,398	3.1
2 Vancouver International BC	2,462,884	413,482	293,343	3,169,709	7.7
3 Montréal/Dorval Intl QC	1,091,607	307,774	80,239	1,479,620	3.5
4 Calgary International AB	1,215,342	120,912	98,006	1,434,260	3.8
5 Montréal/Mirabel Intl QC	455,632	6,136	270,820	732,588	7.7
6 Halifax International NS	372,926	296,840	48,411	718,177	5.0
7 Winnipeg International MB	481,182	57,551	55,858	594,591	4.9
8 Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	457,731	117,845	12,083	587,659	5.3
9 Edmonton International AB	386,212	57,453	59,777	503,442	17.4
10 Victoria International BC	81,720	101,938	15,379	199,037	10.3
11 St. John's NF	92,537	79,526	22,330	194,393	7.4
12 Edmonton Municipal AB	119,789	45,211	151	165,151	-33.3
13 Québec/Jean Lesage Intl QC	26,544	88,731	32,337	147,612	-1.3
14 Regina SK	109,752	5,983	9,038	124,773	1.5
15 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	87,741	33,317	2,262	123,050	-1.5
16 Thunder Bay ON	70,456	34,948	13	105,417	-5.8
17 Charlottetown PE	9,357	52,959	5,618	67,934	5.2
18 Kelowna BC	32,551	34,768	-	67,319	3.1
19 London ON	-	62,636	151	62,787	1.0
20 Moncton NB	18,740	38,690	1,301	58,731	3.2
21 Yellowknife NT	21,136	37,516	-	58,652	4.8
22 Prince George BC	30,201	27,390	-	57,591	7.9
23 Fredericton NB	16,533	33,652	836	51,021	6.0
24 Saint John NB	14,886	33,847	652	49,385	3.3
25 Windsor ON	-	44,859	3	44,862	8.4
26 Sydney NS	-	41,124	292	41,416	0.5
27 Sudbury ON	-	41,065	-	41,065	-4.2
28 Victoria Harbour BC	-	40,249	-	40,249	6.7
29 Deer Lake NF	4,526	35,215	-	39,741	-4.5
30 Whitehorse YT	35,055	4,620	-	39,675	11.0
31 Sault Ste. Marie ON	-	39,508	-	39,508	5.6
32 Vancouver Harbour BC	-	35,691	-	35,691	-17.8
33 Timmins ON	-	33,564	-	33,564	4.6
34 Nanaimo BC	14,179	17,525	-	31,704	18.0
35 Prince Rupert BC	14,138	15,494	80	29,712	-1.4
36 Gander International NF	-	25,951	2,475	28,426	2.1
37 Terrace BC	17,755	8,882	-	26,637	20.0
38 Toronto Island ON	-	26,559	-	26,559	-32.1
39 Thompson MB	9,016	15,643	14	24,673	-1.8
40 Goose Bay NF	4,646	18,092	1,448	24,186	7.7
41 Kamloops BC	9,001	15,016	68	24,085	-5.5
42 Sept-Îles QC	-	23,549	-	23,549	-7.2
43 Iqaluit NT	6,116	14,530	679	21,325	17.0
44 Campbell River BC	8,402	12,666	174	21,242	2.4
45 Castlegar BC	8,779	10,637	138	19,554	0.2
46 Grande Prairie AB	10,555	8,380	-	18,935	11.9
47 Penticton BC	8,210	10,412	-	18,622	3.8
48 Inuvik NT	7,470	10,921	-	18,391	1.6
49 Sioux Lookout ON	-	17,738	-	17,738	5.5
50 Cranbrook BC	8,299	9,343	-	17,642	-10.1
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	12,287,149	3,003,890	1,905,009	17,196,048	4.1
Total Canada	12,400,570	3,567,686	1,912,411	17,880,667	3.7

Figure 4.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 4.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Effective January 1994, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic is included in the Major Scheduled Airlines data.

Preliminary third quarter 1994 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 3.7% over the previous year. Transborder traffic had a modest increase of 0.4% while domestic and other international traffic increased by 3.4% and 9.5%, respectively.

Overall, for scheduled services, traffic was up by 1.9%. Domestic and other international traffic increased by 1.8% and 5.5%, respectively while transborder traffic remained unchanged.

Major Charter Services traffic was up by 22.5%. Transborder charter volume had an increase of 6.2% while domestic and other international traffic was up by 29.2% and 21.7% respectively.

Figure 3.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the second and third quarters of 1994. This increase would translate to a 7.8% average annual increase.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Depuis janvier 1994, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadien Régional) est inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers.

Les données provisoires du troisième trimestre de 1994 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 3,7% par rapport à l'année précédente. Le trafic transfrontalier a présenté une légère augmentation de 0,4% tandis que le trafic intérieur et le trafic autre international ont présenté des hausses de 3,4% et 9,5%, respectivement.

Dans l'ensemble, le trafic des services réguliers était en hausse de 1,9%. Le trafic intérieur et le trafic autre international se sont accrus de 1,8% et 5,5%, respectivement tandis que le trafic transfrontalier est demeuré inchangé.

Le trafic des principaux services d'affrètement a augmenté de 22,5%. Le volume des affrètements transfrontaliers a enregistré une hausse de 6,2% tandis que le trafic intérieur et le trafic autre international ont progressé de 29,2% et 21,7%, respectivement.

La figure 3.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une hausse entre les deuxième et troisième trimestres de 1994. Cette augmentation peut se traduire en une hausse annuelle moyenne de 7,8%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

SECTION 5 - TABLE 5.1

First Quarter 1994, Domestic Data

Domestic Charter Passengers, Top Ten City-Pairs, First Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

1994 Ranking	City-Pairs	1992	1993	1994	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation
Rang en 1994	Paires de villes					
		No.-Nbre			%	%
1	Toronto - Vancouver	30,796	44,336	39,102	44.0	-11.8
2	Vancouver - Winnipeg	5,575	8,707	14,614	56.2	67.8
3	Edmonton - Vancouver	39	5,039	13,620	...	170.3
4	Calgary - Vancouver	5,600	1,242	13,316	-77.8	972.1
5	Toronto - Winnipeg	5,467	11,599	12,635	112.2	8.9
6	Edmonton - Toronto	7,370	4,373	10,618	-40.7	142.8
7	Halifax - Toronto	-	9,266	9,893	-	6.8
8	Calgary - Toronto	8,866	7,271	9,667	-18.0	33.0
9	Ottawa - Vancouver	-	1,207	8,001	-	562.9
10	Calgary - Edmonton	7,472	5,036	6,548	-32.6	30.0
	Others/Autres	6,733	22,391	23,910	232.6	6.8
	Total	77,918	120,467	161,924	54.6	34.4

First quarter 1994 preliminary data showed that 161,924 passengers travelled on domestic charter flights, representing an increase of 34.4% compared to the same period in 1993.

The major city-pair, Toronto - Vancouver, showed a decrease of 11.8% in its passenger traffic, which went from 44,336 passengers in 1993 to 39,102 in 1994. The second major city-pair, Vancouver - Winnipeg, followed far behind with only 14,614 passengers. However, this represented an increase of 67.8% compared to the same quarter of the previous year. Edmonton - Vancouver, with 8,581 more passengers in 1994 than in 1993, held third place, reaching 13,620 passengers during the first quarter of 1994.

Les données provisoires du premier trimestre de 1994 indiquent que 161 924 passagers ont voyagé sur des vols nolisés intérieurs, ce qui représente une augmentation de 34,4% par rapport à la même période en 1993.

La principale paire de villes, Toronto - Vancouver, a présenté une diminution de 11,8% dans son trafic de passagers qui est passé de 44 336 passagers en 1993 à 39 102 en 1994. La seconde principale paire de villes, Vancouver - Winnipeg avec seulement 14 614 passagers. Cela a néanmoins représenté une augmentation de 67,8% pour cette paire de villes comparativement au même trimestre de l'année précédente. Avec 8 581 passagers de plus en 1994 qu'en 1993, Edmonton - Vancouver a détenu la position de troisième paire de villes en importance, atteignant 13 620 passagers lors du premier trimestre de 1994.

Second Quarter 1994, Domestic Data

Domestic Charter Passengers, Top Ten City-Pairs, Second Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

Deuxième trimestre 1994, Données intérieures

Passagers des affrètements intérieurs, dix principales paires de villes, Deuxièmes trimestres de 1992-1994 (données provisoires pour 1994)

1994 Ranking	City-Pairs	1992	1993	1994	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation
Rang en 1994	Paires de villes					
		No.-Nbre			%	%
1	Toronto - Vancouver	37,062	64,670	67,194	74.5	3.9
2	Calgary - Toronto	13,763	17,331	18,497	25.9	6.7
3	Halifax - Toronto	3,173	13,158	16,368	314.7	24.4
4	Toronto - Winnipeg	10,596	12,718	14,699	20.0	15.6
5	Edmonton - Toronto	9,380	9,857	14,193	5.1	44.0
6	Edmonton - Vancouver	688	3,384	13,645	391.9	303.2
7	Vancouver - Winnipeg	10,010	9,969	13,381	-0.4	34.2
8	St. John's - Toronto	1,474	7,029	9,119	376.9	29.7
9	Ottawa - Vancouver	-	2,428	8,821	-	263.3
10	Calgary - Vancouver	1,133	1,806	8,630	59.4	377.9
	Others/Autres	13,583	24,911	21,569	83.4	-13.4
	Total	100,862	167,261	206,116	65.8	23.2

During the second quarter of 1994, domestic passenger traffic on charter flights increased by 23.2%, from 167,261 passengers in the second quarter of 1993 to 206,116 passengers in the same quarter of 1994.

For the second quarter of 1994, Toronto is represented in six of the top ten city-pairs (five of them were in the first five positions.).

Toronto - Vancouver remained the major city-pair with 67,194 passengers. This represented an increase of 3.9% compared to the second quarter of the previous year. Calgary - Toronto, with 18,497 passengers for this quarter of 1994, followed far behind. This was an increase of 6.7% compared to the same quarter in 1993. The third major city-pair for the domestic charters during the second quarter, Halifax - Toronto experienced an increase of 24.4% compared to 1993. The number of charter passengers travelling between these cities in 1994 reached 16,368.

Third Quarter 1994, Domestic Data

Domestic Charter Passengers, Top Ten City-Pairs, Third Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

1994 Ranking	City-Pairs	1992	1993	1994	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation
Rang en 1994	Paires de villes					
		No.-Nbre			%	%
1	Toronto - Vancouver	71,290	80,919	81,275	13.5	0.4
2	Calgary - Toronto	30,474	39,764	42,701	30.5	7.4
3	Halifax - Toronto	13,407	25,359	39,752	89.4	56.8
4	Toronto - Winnipeg	18,870	19,241	29,028	2.0	50.9
5	Edmonton - Toronto	16,889	19,288	23,798	14.2	23.4
6	Montréal - Vancouver	31,822	22,604	21,938	-29.0	-2.9
7	Vancouver - Winnipeg	16,825	16,548	20,924	-1.6	26.4
8	St. John's - Toronto	9,079	16,771	20,528	84.7	22.4
9	Calgary - Vancouver	2,760	17,492	19,975	533.8	14.2
10	Edmonton - Vancouver	2,514	11,386	18,380	352.9	61.4
	Others/Autres	18,304	36,131	64,191	97.4	77.7
	Total	232,234	305,503	382,490	31.5	25.2

Third quarter 1994 preliminary data showed that 382,490 passengers travelled on domestic charter flights, representing an increase of 25.2% compared to the same period in 1993.

As was the case in the second quarter of 1994, Toronto was represented in six of the top ten city-pairs and five of these six ranked in the top five city-pairs.

Once again, it was the city-pair Toronto - Vancouver which held the position of the major city-pair for domestic charter services. This city-pair received 81,275 passengers, representing an increase of 0.4% compared to the third quarter of 1993. Second place was held by Calgary - Toronto with 42,701 passengers. This represented an increase of 7.4% compared to the same quarter of 1993. The third major city-pair, Halifax - Toronto, obtained 39,752 passengers, representing an increase of 56.8% in comparison to the third quarter of 1993.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

Lors du deuxième trimestre de 1994, le trafic intérieur des passagers voyageant sur des vols nolisés a augmenté de 23.2%, passant de 167 261 passagers au deuxième trimestre de 1993, à 206 116 passagers lors du même trimestre en 1994.

Pour ce trimestre, Toronto a été présente dans six des dix principales paires de villes, dont cinq d'entre elles occupaient les cinq premières positions.

La principale paire de villes demeure Toronto - Vancouver avec 81 194 passagers. Ce résultat représente une hausse de 3,9% par rapport au deuxième trimestre de l'année précédente. Cette paire de villes était suivie de très loin par Calgary - Toronto qui a obtenu pour ce trimestre de 1994, 42 497 passagers. Il s'agit d'une augmentation de 6,7% par rapport à la même période en 1993. La troisième paire de villes en importance pour les affrètements intérieurs pour ce deuxième trimestre était Halifax - Toronto, qui avec une hausse de 24,4% par rapport à 1993, a obtenu 16 368 passagers.

Troisième trimestre 1994, Données intérieures

Passagers des affrètements intérieurs, dix principales paires de villes, Troisièmes trimestres de 1992-1994 (données provisoires pour 1994)

Les données provisoires du troisième trimestre de 1994 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés intérieurs a augmenté de 25,2% par rapport à la même période en 1993, pour atteindre 382 490 passagers.

Tout comme au deuxième trimestre de 1994, Toronto était une fois de plus impliquée dans six des dix principales paire de villes et elle était présente dans les cinq premières.

Une fois de plus, c'est la paire de villes Toronto - Vancouver qui a détenu la position de paire de villes la plus importante pour les services d'affrètement intérieurs. Cette paire de villes a recueilli 81 275 passagers, soit une hausse de 0,4% par rapport au troisième trimestre de 1993. La deuxième place était occupée par Calgary - Toronto avec 42 701 passagers, ce qui représente une augmentation de 7,4% par rapport au même trimestre de 1993. Quant à la troisième paire de villes en importance, Halifax - Toronto, elle a obtenu 39 752 passagers, soit une hausse de 56,8% comparativement au troisième trimestre de 1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre
		\$	ÉTATS UNIS US\$	Autres US\$	
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	80.00	96.00	112.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

Mars 1995

Mars 1995

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
United States: US\$13.00 per issue, US\$112600 annually
Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
États-Unis: US\$13 \$ l'exemplaire, 126 \$ US par année
Autres pays: 15 \$ l'exemplaire, 147 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 6

Vol. 27, N° 6

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported a preliminary basic loss of \$181 million in the first quarter of 1995, compared to \$155 million for the same period of 1994. These air carriers have reported improvements in their basic income in almost every month from the beginning of January, 1993 to the end of 1994. Available on CANSIM: Matrix 385
- First and second quarter figures for passenger air travel between Canada and the United States show that, between 1993 and 1994, the largest percentage increases were for trips between Toronto and Dallas/Ft.Worth and between Toronto and Detroit.

Special Articles

Regional Jet Service - The impact on transborder movements between Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark.

- In the first three months of scheduled service (October-December, 1994) Air Canada reported over 1,000 transborder movements by their Regional Jets between Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark.

Domestic and International Traffic

- From 1980 to 1993, the Canadian airline industry underwent a great deal of structural change, much of it in response to a 48% increase in international origin and destination passengers, and a corresponding 22% decrease in domestic traffic.

Recent Releases

- Air Carrier Traffic at Canadian Airports, March-June 1994 (Catalogue No. 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire de 181 millions\$ au premier trimestre de 1995. Au cours de la même période en 1994, la perte s'établissait à 155 millions\$. Ces transporteurs aériens ont déclaré des améliorations de leur revenu direct à presque tous les mois du début de janvier 1993 à la fin de 1994. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Les données des premier et deuxième trimestres concernant les voyages aériens entre le Canada et les États-Unis indiquent que, entre 1993 et 1994, les plus fortes augmentations, en termes de pourcentages, étaient détenues pour les voyages entre Toronto et Dallas/Ft.Worth et entre Toronto et Detroit.

Études spéciales

Service régional d'avion à réaction - L'impact sur les mouvements transfrontaliers entre Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark.

- Durant les trois premiers mois de services réguliers (octobre à décembre 1994), Air Canada a rapporté au-delà de 1 000 mouvements transfrontaliers effectués par leurs avions à réaction régionaux entre Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark.

Trafic intérieur et international

- De 1980 à 1993, l'industrie du transport aérien au Canada a subi un grand nombre de changements structuraux. La plupart de ces changements étaient en réponse à une hausse de 48% des passagers internationaux selon l'origine et la destination, et à une baisse correspondante de 22% du trafic intérieur.

Mises en circulation récentes

- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, mars-juin 1994 (n° 51-005 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
March 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	March 1995	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1995	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Mars	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	933	5.4	2,556	6.9	Réguliers - Intérieur
- International	635	10.2	1,686	9.7	- International
- Total	1,568	7.3	4,242	8.0	- Total
Charter	161	-24.4	444	-25.4	Affrètements
Total	1,729	3.3	4,686	3.6	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 303 880	6.5	3 563 134	9.4	Réguliers - Intérieur
- International	2 277 120	12.0	6 221 418	11.7	- International
- Total	3 581 001	10.0	9 784 552	10.9	- Total
Charter	372 469	-29.4	1 058 354	-28.7	Affrètements
Total	3 953 471	4.5	10 842 906	5.2	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 758 738	15.6	16 611 735	17.0	Réguliers
Charter	466 687	-26.8	1 377 463	-24.8	Affrètements
Total	6 225 425	10.8	17 989 198	12.2	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	62.2	...	58.9	...	Réguliers %
Charter %	79.8	...	76.8	...	Affrètements %
Total %	63.5	...	60.3	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	34 468	-7.6	90 988	-8.3	Réguliers
Charter	310	116.5	845	86.5	Affrètements
Total	34 778	-7.2	91 883	-7.9	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	150 158	10.6	396 204	9.2	Réguliers
Charter	1 083	120.8	3 001	99.6	Affrètements
Total	151 241	11.0	399 205	9.6	Total
Hours Flown	56	3.7	167	8.4	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	273 565	8.9	786 835	9.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

In March 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported growth of 12% in passenger-kilometres flown on international scheduled routes. The passenger load factor on all scheduled routes (domestic and international) has decreased by an average of 3.3 percentage points during the first three months of 1995. The passenger load factor is a measure of the fullness of the aircraft, defined as passenger-kilometres divided by available seat-kilometres. This measure was reported at 58.8% for the first quarter of 1995. In the first quarter of 1989 and 1990, it was roughly 66%.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International
Ltée), mars 1995 (données provisoires)

En mars 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 12% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales. Le coefficient de remplissage sur l'ensemble des liaisons régulières (intérieures et internationales) a régressé de 3,3 points de pourcentage, en moyenne, au cours des trois premiers mois de 1995. Le coefficient de remplissage est une mesure dans laquelle l'appareil est rempli et qui s'obtient en divisant le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles. Cette mesure était de 58,8% au premier trimestre de 1995. Au premier trimestre de 1989 et 1990, elle s'établissait à environ 66%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 1 - TABLE 1.2

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level A, January, February, March 1995 (Preliminary Data)

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau IA, janvier, février, mars 1995 (données provisoires)

	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1995	1995/1994	1995	1995/1994	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
					Janvier
Operating Revenue - Scheduled Services	381,081	10.7	381,081	10.7	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	21,699	-18.7	21,699	-18.7	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	418,057	5.8	418,057	5.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	464,189	5.7	464,189	5.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	30,459	14.1	30,459	14.1	Total des intérêts versés
					Février
Operating Revenue - Scheduled Services	366,315	12.2	747,396	11.4	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	21,870	-14.3	43,509	-16.6	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	404,372	5.9	822,429	5.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	442,148	5.4	906,337	5.5	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	29,184	14.9	59,643	14.5	Total des intérêts versés
					Mars
Operating Revenue - Scheduled Services	435,238	10.3	1,182,634	11.0	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	21,661	-6.8	65,170	-13.6	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	479,866	10.9	1,302,295	7.7	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	482,295	12.9	1,388,632	7.9	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	34,762	33.3	94,405	20.8	Total des intérêts versés

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported a preliminary basic loss of \$181 million in the first quarter of 1995, compared to \$155 million for the same period of 1994. Preliminary basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses. This represents a year-over-year deterioration in each of the three months from January to March, 1995. These air carriers have reported improvements in their basic income in almost every month from the beginning of January, 1993 to the end of 1994. The only exception was in March, 1993 when Air Canada reported substantial staff reduction expenses. Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. In Figure 1.1 and 1.2, the monthly trend-cycle data for passenger-kilometres and preliminary basic income are graphed. With the seasonal fluctuations removed, these figures show continuing increases in operations, as well as a decrease in profitability in the last few months.

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire de 181 millions\$ au premier trimestre de 1995. Au cours de la même période en 1994, la perte s'établissait à 155 millions\$. Le revenu direct ou la perte directe provisoire est mesuré en combinant le revenu d'exploitation, (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés. Ceci représente une détérioration sur la base d'une année à l'autre au cours de chacun des trois mois, soit de janvier à mars 1995. Ces transporteurs aériens avaient déclaré des améliorations de leur revenu direct à presque tous les mois du début de janvier 1993 à la fin de 1994. La seule exception était en mars 1993 lorsque Air Canada a déclaré une réduction importante des dépenses d'emploi. La désaisonnalisation d'une série chronologique des données permet de décomposer les données en trois parties constituantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. Les données mensuelles sur la tendance-cycle des passagers-kilomètres et du revenu direct provisoire sont présentées dans les figures 1.1 et 1.2. Lorsque les fluctuations saisonnières sont éliminées, ces figures montrent des hausses continues dans les opérations, ainsi qu'une baisse dans la rentabilité au cours des quelques derniers mois.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

Figure 1.1

Trend-cycle Passenger-kilometre Data
(monthly) for Air Canada and Canadian
Airlines International Ltd.

Figure 1.1

Données mensuelles sur la tendance-
cycle des passagers-kilomètres pour
Air Canada et les Lignes aériennes
Canadien International Ltée.

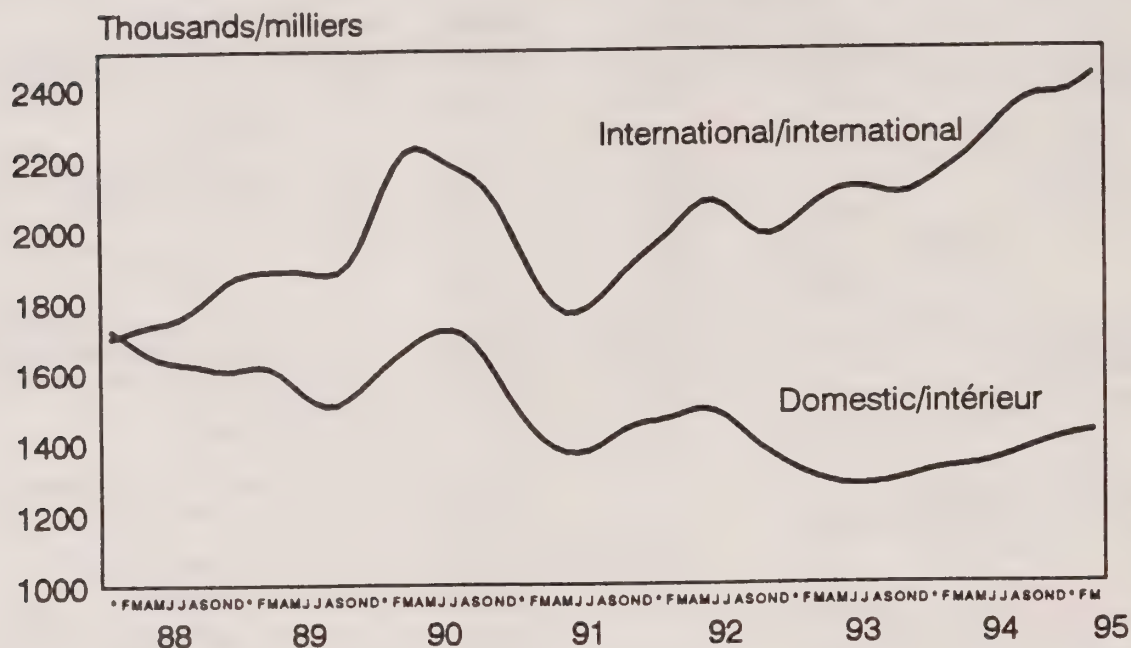
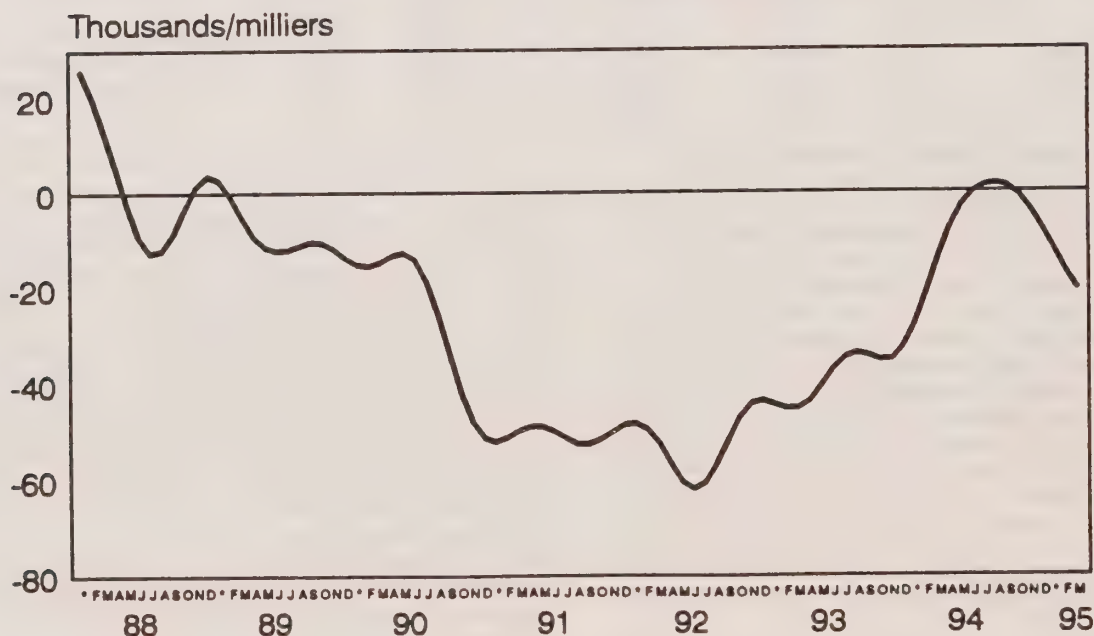


Figure 1.2

Trend-cycle Basic Income Data
(monthly) for Air Canada and
Canadian Airlines International Ltd.

Figure 1.2

Données mensuelles sur la tendance-
cycle du revenu direct pour Air Canada
et les Lignes aériennes Canadien
International Ltée.



SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports,
by Class of Operation, April 1995 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de
contrôle de Transports Canada, par classe de vols, avril 1995
(données provisoires)

Airports - Transport Canada Towers	April	April	Change	April 1995	April 1995
	1994	1995	April	Itinérant	Local
			1995/1994	Itinérants	Locaux
Aéroports - Tours de Transports Canada	Avril	Avril	Variation	Avril, 1995	Avril, 1995
	No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford BC	15,100	15,602	3.3	4,932	10,670
Baie-Comeau QC	1,234	1,390	12.6	1,134	256
Boundary Bay BC	13,184	14,117	7.1	5,400	8,717
Calgary Intl AB	17,453	16,277	-6.7	15,976	301
Calgary/Springbank AB	10,482	4,788	-54.3	2,642	2,146
Chicoutimi/St Honoré QC	7,801	7,429	-4.8	3,153	4,276
Edmonton Intl AB	4,786	5,391	12.6	5,029	362
Edmonton Mun AB	10,275	7,808	-24.0	7,768	40
Fort McMurray AB	4,062	2,531	-37.7	1,501	1,030
Fredericton NB	3,802	3,816	0.4	2,720	1,096
Gander Intl NF	4,282	4,170	-2.6	2,856	1,314
Halifax Intl NS	9,974	11,896	19.3	8,350	3,546
Hamilton ON	8,812	7,472	-15.2	3,526	3,946
Kamloops BC	3,380	3,435	1.6	2,287	1,148
Kelowna BC	5,141	4,759	-7.4	3,421	1,338
Kitchener-Waterloo-Guelph ON	5,645	6,172	9.3	3,914	2,258
Langley BC	5,408	4,337	-19.8	2,290	2,047
Lethbridge AB	4,131	2,521	-39.0	1,588	933
London ON	8,852	7,594	-14.2	4,660	2,934
Moncton NB	4,997	6,216	24.4	4,174	2,042
Montréal/Dorval Intl QC	15,551	15,840	1.9	15,838	2
Montréal/Mirabel Intl QC	3,886	4,947	27.3	4,234	713
Montréal/St Hubert QC	16,452	18,268	11.0	8,524	9,744
North Bay ON	5,270	4,653	-11.7	1,835	2,818
Oshawa ON	4,877	5,241	7.5	2,421	2,820
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	11,855	10,742	-9.4	9,676	1,066
Penticton BC	5,204	4,336	-16.7	1,848	2,488
Pitt Meadows BC	6,974	6,777	-2.8	3,119	3,658
Prince George BC	7,067	6,939	-1.8	3,043	3,896
Québec/Jean Lesage Intl QC	10,051	10,414	3.6	7,880	2,534
Regina SK	6,043	4,171	-31.0	3,725	446
Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,803	5,271	-40.1	4,397	874
Sault Ste Marie ON	4,590	4,506	-1.8	2,245	2,261
Sept-Îles QC	3,366	3,012	-10.5	2,192	820
St John's NF	5,034	5,174	2.8	3,573	1,601
St-Jean QC	3,102	2,403	-22.5	1,115	1,288
Sudbury ON	6,671	5,565	-16.6	2,809	2,756
Thompson MB	3,161	2,775	-12.2	2,319	456
Thunder Bay ON	7,058	6,270	-11.2	3,641	2,629
Toronto City Centre ON	8,915	8,420	-5.6	4,750	3,670
Toronto/Buttonville ON	11,399	9,997	-12.3	5,123	4,874
Toronto/LB Pearson Intl ON	24,576	27,198	10.7	27,198	-
Val-D'or QC	1,569	1,660	5.8	1,378	282
Vancouver Harbour BC	4,777	4,939	3.4	4,279	660
Vancouver Intl BC	23,670	24,186	2.2	24,186	-
Victoria Intl BC	12,756	13,704	7.4	8,978	4,726
Villeneuve AB	11,647	6,307	-45.8	935	5,372
Whitehorse YT	5,087	5,088	0.0	1,728	3,360
Windsor ON	5,196	4,810	-7.4	2,150	2,660
Winnipeg Intl MB	12,751	12,886	1.1	9,625	3,261
Winnipeg/St Andrews MB	6,573	8,238	25.3	2,168	6,070
Yellowknife NT	7,982	6,570	-17.7	3,066	3,504
Total (52)	420,174	399,028	-5.2	267,319	131,709

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec
Paul Weiser (819) 997-6177.

SECTION 3 - TABLE 3.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and
Destination Statistics. Second Quarter 1994 (Preliminary
Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic transfrontalier. Deuxième trimestre 1994 (données
provisolres)

Rank 1994 Rang	City-Pair - Paire de villes	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre	Second Quarter 1994 Deuxième trimestre	Jan-June 1993 Jan-juin	Jan-June 1994 Jan-juin	Change Jan-June 1994/93 Variation Jan-juin
		No.-Nbre				%
1.	Toronto - New York	192,820	193,880	335,060	345,650	3.2
2.	Toronto - Chicago	87,910	87,980	146,430	150,540	2.8
3.	Montréal - New York	78,740	79,960	140,400	142,240	1.3
4.	Toronto - Boston	56,440	58,060	95,170	100,420	5.5
5.	Toronto - Los Angeles	65,650	56,550	119,970	113,540	-5.4
6.	Vancouver - Los Angeles	56,720	52,130	100,670	90,810	-9.8
7.	Toronto - San Francisco	53,270	49,320	87,510	87,260	-0.3
8.	Toronto - Miami	49,440	42,570	116,010	106,360	-8.3
9.	Vancouver - San Francisco	40,560	39,660	69,030	65,720	-4.8
10.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	42,970	33,360	118,510	98,560	-16.8
11.	Toronto - Philadelphia	28,570	30,510	49,430	53,660	8.6
12.	Montréal - Chicago	29,700	30,340	48,040	52,100	8.4
13.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	26,130	28,330	46,640	53,780	15.3
14.	Montréal - Miami	35,020	26,910	75,600	58,890	-22.1
15.	Montréal - Boston	28,870	25,890	49,710	47,810	-3.8
16.	Toronto - Atlanta	25,410	23,840	44,570	44,740	0.4
17.	Calgary - Los Angeles	30,610	23,770	56,950	49,700	-12.7
18.	Montréal - Los Angeles	27,480	23,610	48,010	44,800	-6.7
19.	Vancouver - New York	21,110	22,840	32,670	35,520	8.7
20.	Toronto - Detroit	18,940	21,840	37,050	42,210	13.9
21.	Toronto - Washington/Baltimore	19,110	18,720	31,610	30,220	-4.4
22.	Vancouver - Seattle/Tacoma	20,430	17,120	30,360	27,450	-9.6
23.	Montréal - San Francisco	18,990	16,720	28,900	28,920	0.1
24.	Vancouver-Chicago	16,790	16,350	23,640	25,440	7.6
25.	Toronto-Cleveland	12,990	15,260	25,210	27,100	7.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,084,670	1,035,520	1,957,150	1,923,440	-1.7
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,379,490	2,236,100	4,376,000	4,306,990	-1.6

First and second quarter figures for passenger air travel between Canada and the United States show that, between 1993 and 1994, the largest percentage increases were for trips between Toronto and Dallas/Ft.Worth and between Toronto and Detroit. Passenger counts for these two city-pairs have been increasing since 1991. Overall the number of passengers who travelled between Canada and Dallas/Ft.Worth on scheduled flights increased by 16.8% between 1993 and 1994. However, the number of passengers who travelled between Canada and Detroit on scheduled flights increased by only 0.8% during this time period.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386)

Les données du premier et deuxième trimestres concernant les voyages aériens entre le Canada et les États-Unis indiquent que, entre 1993 et 1994, les plus fortes augmentations, en termes de pourcentages, étaient détenues pour les voyages entre Toronto et Dallas/Ft.Worth et entre Toronto et Detroit. Le nombre de passagers pour ces deux paires de villes a augmenté depuis 1991. Dans l'ensemble, le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et Dallas/Ft.Worth sur des vols réguliers a augmenté de 16,8% entre 1993 et 1994. Cependant, le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et Detroit sur les vols réguliers a augmenté de seulement 0,8% au cours de cette période.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

SPECIAL ARTICLES

SECTION 4 - Regional Jet Service - The Impact on transborder movements between Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark.

In October of 1994, Air Canada introduced the 50-seat Canadair Regional Jet to provide additional service on three of its transborder routes -- Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark. Historically, these routes have been serviced by Air Canada and various US carriers mainly using medium sized jets such as the DC-9, BAE 146, Airbus A320, the Boeing series 727, 737, 757 and by medium sized turboprop aircraft such as the Dash 8 or SAAB Fairchild 340. The only other major North American carrier that uses the Regional Jet for similar operations is Comair, a Delta Air Lines connection carrier. Comair has been using the Regional Jet since 1994 to service its Cincinnati-Montréal and Cincinnati-Toronto routes.

During October-December 1993, scheduled service between Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark was almost equally divided between Air Canada (3,254 movements) and US carriers (2,959 movements). In comparison, Air Canada reported 1,422 more aircraft movements during October-December 1994 than all of the US carriers servicing these same three routes. In each period, the proportion of aircraft type in the US carrier fleet (used to service these routes) remained about the same; whereas, Air Canada switched from a mixture of medium sized jets and turboprops to a predominately medium sized jet fleet during October-December 1994 (see Figure 4.1).

Figure 4.1 Transborder Movements between Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark by Aircraft Type - Air Canada Family and US Carriers (October-December 1993 and 1994).

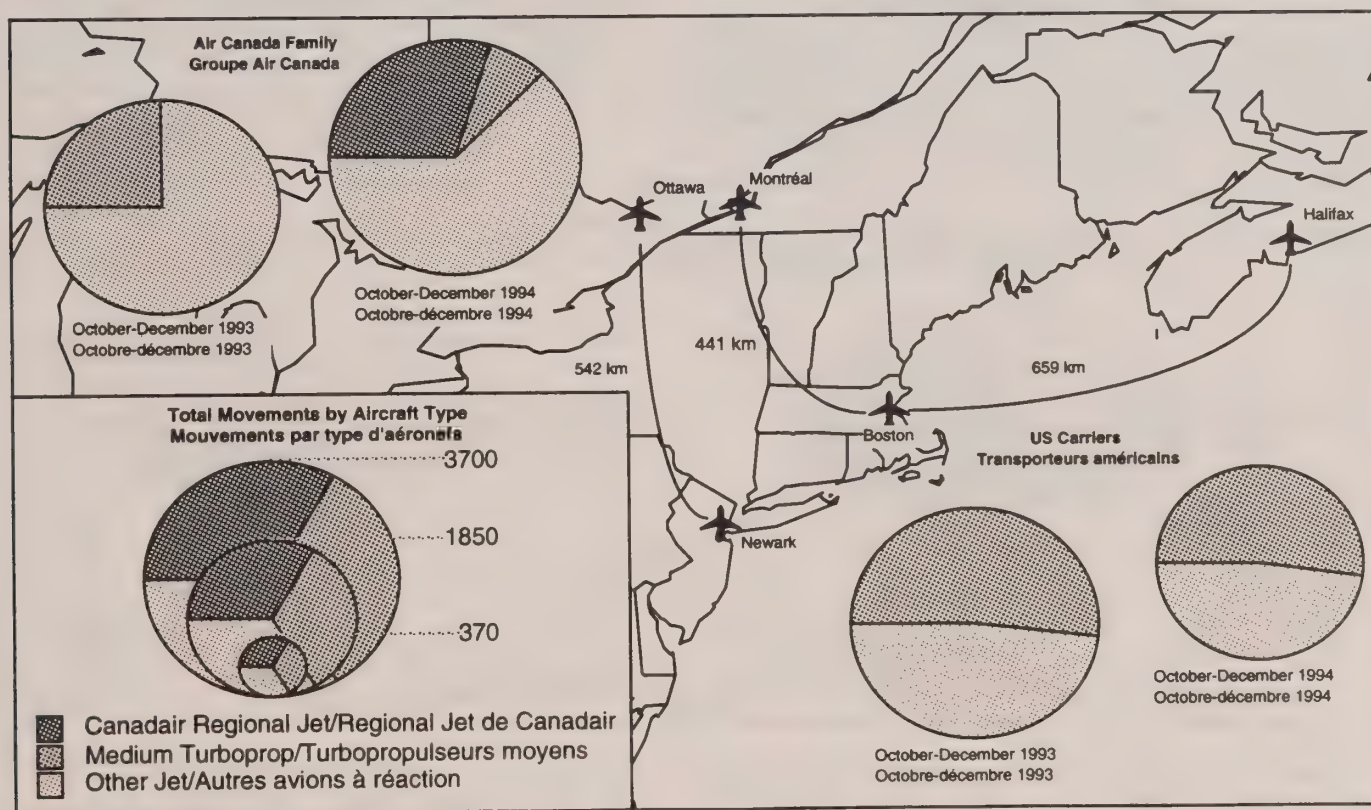
ÉTUDES SPÉCIALES

SECTION 4 - Service régional d'avion à réaction - L'Impact sur les mouvements transfrontaliers entre Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark.

En octobre 1994, Air Canada a introduit le Regional Jet de Canadair, qui possède une capacité de 50 sièges, afin de fournir un service additionnel sur ses trois de ses routes transfrontalières -- Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark. Auparavant, ces routes étaient desservies par Air Canada et différents transporteurs américains, qui utilisaient principalement des avions à réaction de tailles moyennes, tels que le DC-9, BAE 146, Airbus A320, le Boeing des séries: 727, 737, 757 et par des aéronefs à turbopropulseurs de tailles moyennes, tels que le Dash 8 ou le SAAB Fairchild 340. Comair, un transporteur liaison de Delta Air Lines, est le seul autre principal transporteur nord américain qui utilise le Regional Jet pour des exploitations similaires. Depuis 1994, Comair a utilisé le Regional Jet pour desservir ses routes: Cincinnati-Montréal et Cincinnati-Toronto.

De octobre à décembre 1993, les services réguliers entre Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark étaient répartis presque également entre Air Canada (3 254 mouvements) et les transporteurs américains (2 959 mouvements). En guise de comparaison, de octobre à décembre 1994, Air Canada a rapporté 1 422 mouvements d'aéronefs de plus que tous les transporteurs américains desservant ces mêmes trois routes. Durant chaque période, la proportion de type d'aéronefs dans la flotte des transporteurs américains (utilisés pour desservir ces routes) est demeuré pratiquement la même. Cependant, de octobre à décembre 1994, Air Canada est passé d'une flotte mixte d'avions à réaction et d'avions à turbopropulseurs de tailles moyennes à une prédominance d'avions à réaction de tailles moyennes. (Voir la figure 4.1).

Figure 4.1 Mouvements transfrontaliers entre Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark par type d'aéronef - Groupe Air Canada et transporteurs américains (octobre à décembre 1993 et 1994).



Source : Aircraft Movement Statistics

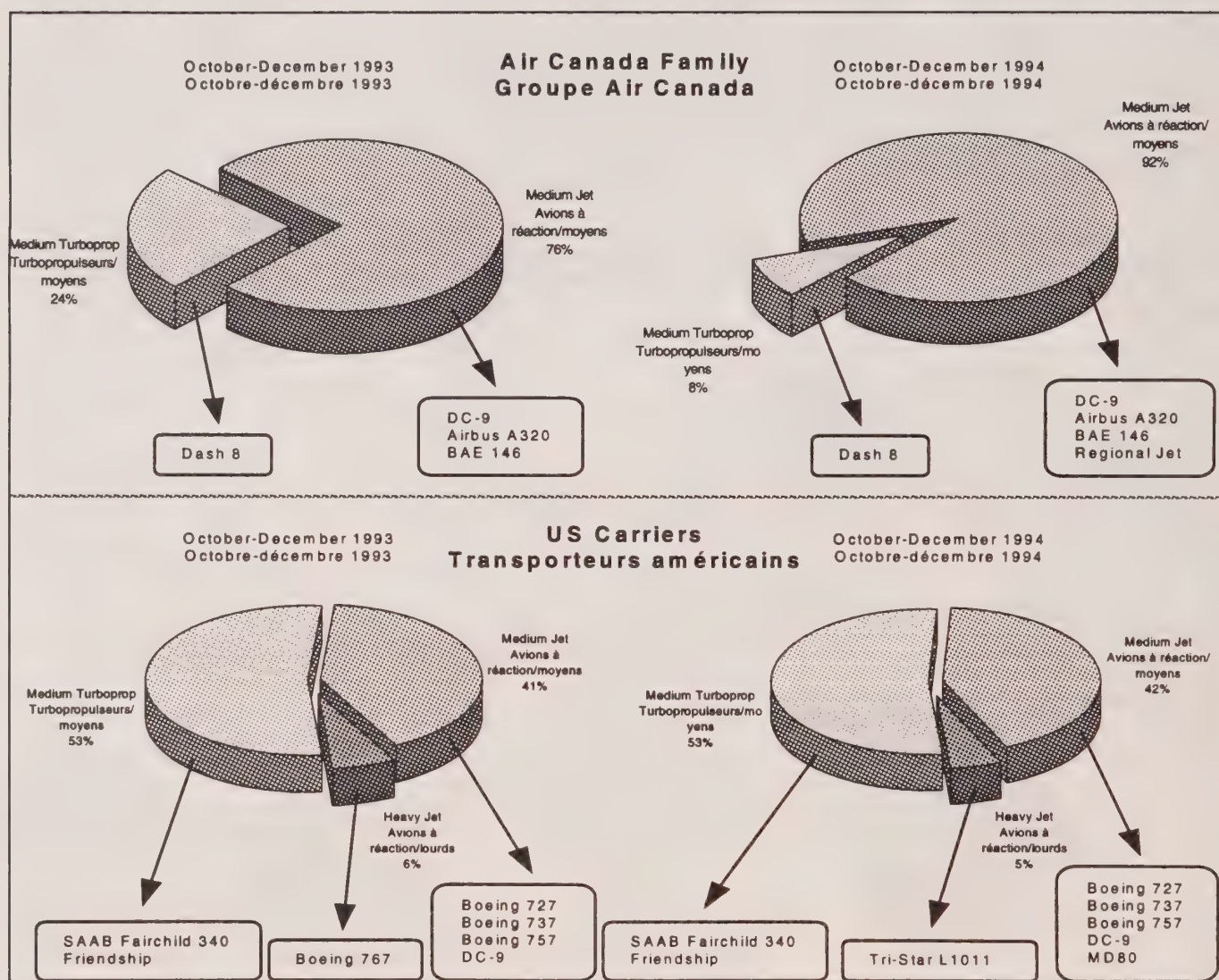
Source : Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs

In the first three months of scheduled service (October-December, 1994) Air Canada reported over 1,000 transborder movements by their Regional Jets between Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark. Transborder movements along these routes by Air Canada's medium sized jets increased 16%, while the use of medium sized turboprop aircraft decreased by same amount compared to the same three month period in 1993. US carriers showed virtually no change in the percentage of transborder movements by aircraft size between October-December 1993 and October-December 1994 (see Figure 4.2). During the period October-December 1994, Regional Jets accounted for 32% of the aircraft movements along these routes by Air Canada's fleet of medium sized jets and 25% of all the aircraft movements by all medium sized jets servicing these same three transborder routes.

Durant les premiers trois mois de services réguliers (octobre à décembre 1994), Air Canada a rapporté au-delà de 1 000 mouvements transfrontaliers effectués par leurs Regional Jets entre Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark. Les mouvements transfrontaliers effectués, sur ces routes, par les avions à réaction de tailles moyennes d'Air Canada ont augmenté de 16%, tandis que l'utilisation des avions à turbopropulseurs de tailles moyennes a diminué du même pourcentage comparé aux mêmes trois premiers mois de 1993. Les transporteurs américains n'ont pas vraiment démontré de changement dans le pourcentage des mouvements transfrontaliers par taille d'aéronefs entre octobre à décembre 1993 et octobre à décembre 1994. (Voir la figure 4.2). Durant la période d'octobre à décembre 1994, pour ces routes, les Regional Jets de Canadair ont compté pour 32% des mouvements d'aéronefs pour la flotte d'avions à réactions de tailles moyennes de Air Canada et 25% de tous les mouvements d'aéronefs effectués par tous les avions à réaction de tailles moyennes desservant ces mêmes trois routes transfrontalières.

Figure 4.2 Percent of Transborder Movements between Halifax-Boston, Montréal-Boston and Ottawa-Newark by Aircraft Size and Type - Air Canada Family and US Carriers (October-December 1993 and 1994).

Figure 4.2 Pourcentage des mouvements transfrontaliers entre Halifax-Boston, Montréal-Boston et Ottawa-Newark par taille et type d'aéronef - Groupe Air Canada et transporteurs américains (octobre à décembre 1993 et 1994).



Source : Aircraft Movement Statistics

Source : Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819) 997-6190.

SECTION 5 - Domestic and International Traffic

SECTION 5 - Trafic intérieur et international

Table 5.1

Tableau 5.1

Air Passenger Origin and Destination Statistics - 1980 to 1993

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens - 1980 à 1993

Year	Total Domestic Total Intérieur	Total International	Total Traffic Total du trafic	Domestic Intérieur	International
	('000)	('000)	('000)	%	%
1980	14,041	13,881	27,922	50.3	49.7
1981	13,718	13,568	27,286	50.3	49.7
1982	12,396	12,822	25,218	49.2	50.8
1983	11,581	12,815	24,395	47.5	52.5
1984	12,194	13,928	26,122	46.7	53.3
1985	12,279	14,621	26,901	45.6	54.4
1986	12,456	15,565	28,021	44.5	55.5
1987	11,755	16,326	28,081	41.9	58.1
1988	13,644	17,971	31,614	43.2	56.8
1989	13,197	18,963	32,160	41.0	59.0
1990	13,359	19,834	33,193	40.2	59.8
1991	11,810	18,391	30,201	39.1	60.9
1992	11,897	19,783	31,681	37.6	62.4
1993	11,023	20,571	31,593	34.9	65.1

Since 1980, the Canadian airline industry has undergone a great deal of structural changes, in the form of deregulation, mergers, affiliate networks and so on. Most analysis looking at only one component of the industry, such as charter carriers or affiliate airlines, may simply reflect the shift of traffic from one part of the industry to another. This article will use the combined Origin and Destination statistics for domestic and foreign¹ major scheduled carriers, regional carriers and charter carriers to show the long-term changes in the total air passenger market, and to show that much of the structural changes have been in response to these long-term changes in the market being served.

Depuis 1980, l'industrie du transport aérien au Canada a subi un grand nombre de changements structuraux, sous la forme de libéralisation, de fusions, de création des réseaux affiliés, et ainsi de suite. Une analyse d'une composante de l'industrie, par exemple les transporteurs d'affrètement ou les réseaux affiliés, peut simplement refléter le changement du trafic d'une partie de l'industrie à une autre. Cette étude va utiliser les statistiques sur l'origine et la destination des passagers qui ont emprunté les principaux transporteurs réguliers intérieurs et étrangers¹, les transporteurs régionaux et les transporteurs d'affrètement pour examiner les changements à long-terme dans l'ensemble du marché des passagers, et pour montrer que la plupart des changements structuraux ont fait suite aux changements à long-terme dans le marché desservi.

Figure 5.1 shows total domestic and international (including transborder) passengers, as described above. Since 1980, total domestic traffic has declined by 21.5%, from 14 million passengers to 11 million passengers in 1993. Over this same period, total international traffic has grown by 48.2%, from nearly 14 million passengers to nearly 21 million passengers.

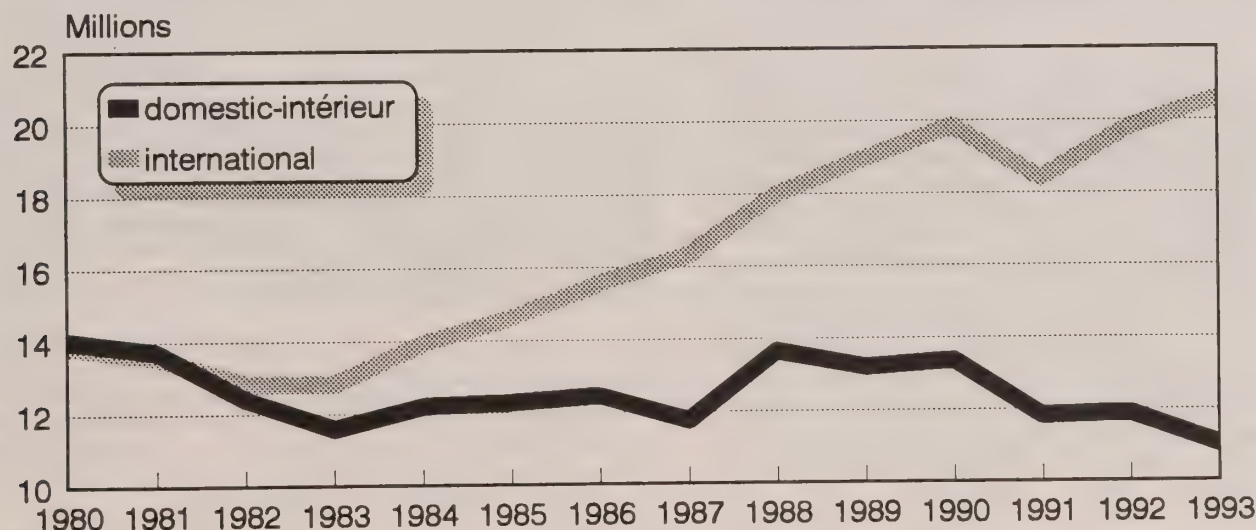
La figure 5.1 présente les totaux des passagers intérieurs et internationaux (y compris transfrontaliers), tels que décrits ci-dessus. Depuis 1980, le trafic intérieur total a diminué de 21,5%, passant de 14 millions de passagers à 11 millions de passagers en 1993. Au cours de la même période, le trafic international total a augmenté de 48,2%, passant de près de 14 millions de passagers à près de 21 millions de passagers.

Figure 5.1

Figure 5.1

Total Domestic and International Origin and Destination Passenger Traffic - 1980 to 1993

Totaux des passagers intérieurs et internationaux selon les statistiques sur l'origine et la destination du trafic - 1980 à 1993



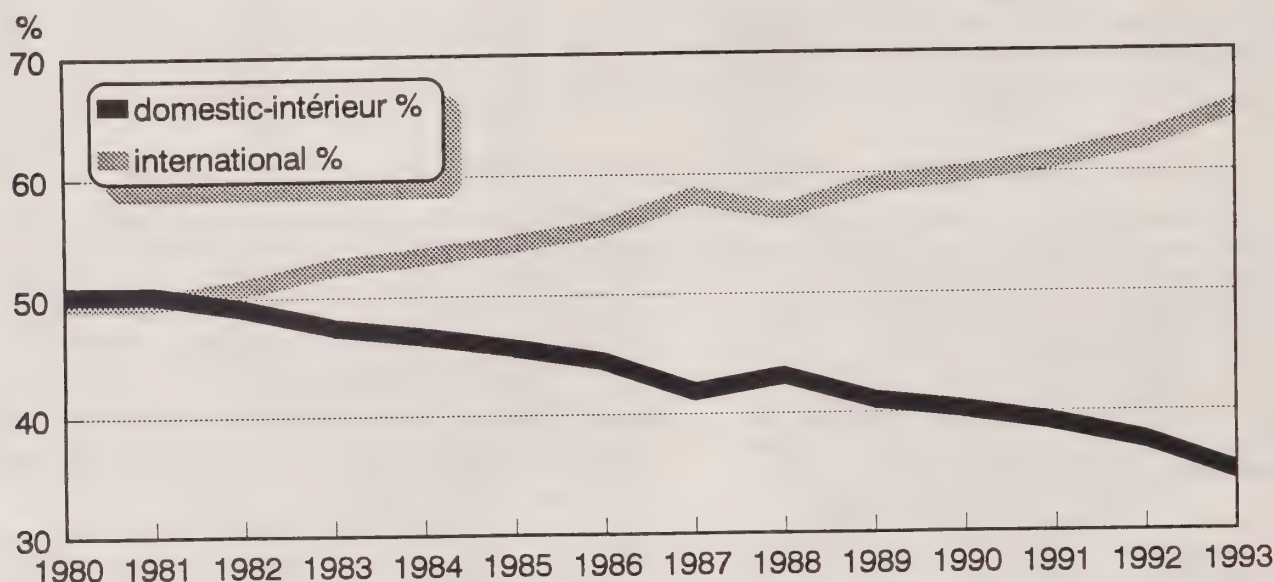
¹ For foreign (except American carriers) major scheduled carriers, the Origin and Destination statistics consist of estimates produced by the Aviation Statistics Centre.

¹ Pour les principaux transporteurs réguliers étrangers (sauf pour les transporteurs américains), les statistiques selon l'origine et la destination des passagers consistent en des estimations produites par le Centre des statistiques de l'aviation.

Figure 5.2 shows the same domestic and international origin and destination passenger data, transformed into a percentage of the total traffic. This shows a starkly consistent pattern of decline in the domestic share of the total passenger market. In 1980 and 1981, the domestic and international origin and destination markets were about equal, with 50.3% and 49.7% of the market, respectively. Since 1982, the domestic market share has declined every year (except 1988) to reach a level of 34.9% in 1993. International origin and destination traffic has risen proportionately, from 49.7% in 1980 to a 65.1% share of the total market in 1993.

Figure 5.2

Domestic and International Origin and Destination Passenger Traffic as a Percentage of Total Traffic - 1980 to 1993



The long-standing nature of this trend is striking. The absolute and relative decline in the domestic market began before deregulation, and has persisted through regulatory change, bankruptcies, mergers, and fare wars. The typical passenger is now more likely to fly to or from a foreign point than a domestic point. Free trade and the general globalization of the economy are no doubt factors in this trend. In light of these data, one can understand that many of the strategies pursued by the airlines over the last decade have been in response to this fundamental market shift.

After a spate of mergers in the mid-eighties, leaving two main families of domestic scheduled carriers, the Canadian major carriers have been aggressively pursuing international route rights and forming alliances and code-sharing agreements with foreign carriers. They have simultaneously transferred many domestic routes to their lower cost affiliate carriers. Evidently, the major carriers have been re-engineering their operations to concentrate on the international sector, which has the most growth potential.

The start-up carriers that entered the domestic scheduled market in the years immediately after deregulation were trying to win a larger share of a decreasing market. This may have been a factor in the high failure rate of these new carriers. The most successful new entrants have been charter carriers whose main focus has been on international markets, with some long-haul domestic routes.

For further information, please contact Bradley Snider (819-997-1385).

La figure 5.2 montre les mêmes données selon l'origine et la destination des passagers intérieurs et internationaux, présentées sous la forme de pourcentage du trafic total. Celle-ci montre une forte tendance soutenue à la baisse de la proportion du trafic intérieur. En 1980 et 1981, les marchés intérieurs et internationaux (selon l'origine et la destination des passagers) étaient partagés en portions égales, soit 50,3% et 49,7%, respectivement. Depuis 1982, la part du marché intérieur a diminué à chaque année (sauf pour 1988) pour atteindre 34,9% en 1993. La part du marché du trafic international a augmenté proportionnellement, passant de 49,7% en 1980 à 65,1% en 1993.

Figure 5.2

Pourcentage des passagers intérieurs et internationaux selon les statistiques sur l'origine et la destination du trafic total - 1980 à 1993

On remarque la nature prolongée de cette tendance. La baisse absolue et relative des passagers sur le marché intérieur a débuté avant la libéralisation, et a persisté au cours des changements sur la réglementation et lors des faillites, des fusions et des guerres tarifaires. Aujourd'hui, il est plus que probable qu'un passager typique voyagera à destination ou en provenance d'un point étranger plutôt que d'un point intérieur. Le libre-échange et la globalisation générale des marchés sont, sans doute, des facteurs de cette tendance. Dans le contexte de ces données, on peut comprendre que la plupart des stratégies poursuivies par les transporteurs aériens au cours de la dernière décennie ont fait suite aux changements fondamentaux du marché.

Après une émergence des fusions au cours du milieu des années quatre-vingts, il ne restait que deux groupes de transporteurs intérieurs réguliers. Depuis lors, les principaux transporteurs canadiens ont poursuivi d'une manière agressive les droits des routes internationales, et ont organisé des ententes commerciales et des accords de services conjoints avec les transporteurs étrangers. En même temps, ils ont transféré plusieurs routes intérieures à leurs réseaux de transporteurs affiliés qui les exploitent à des coûts moindres. Il semble que les principaux transporteurs sont en train de reconstruire leurs opérations pour concentrer leurs efforts sur le secteur international, là où se trouve la plus forte croissance potentielle.

Les transporteurs débutants, qui ont commencé à servir le marché intérieur régulier dans les années qui ont suivi la libéralisation, ont essayé de s'approprier une part importante d'un marché à la baisse. Ceci peut avoir été un facteur dans le fort taux de faillites de ces nouveaux transporteurs. Les nouveaux transporteurs qui ont le mieux réussi ont été les transporteurs d'affrètement qui ont concentré leurs efforts sur les marchés internationaux et sur quelques routes intérieures de longue distance.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre
			ÉTATS UNIS	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	80.00	96.00	112.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

Mars 1995

Mars 1995

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 7

Vol. 27, N° 7

HIGHLIGHTS

- In April 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported growth of 16% in passenger-kilometres flown on international scheduled routes, compared to the same month of the previous year.

Available on CANSIM: Matrix 385

- During the fourth quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 3% compared to the fourth quarter of 1993.
- Figures for the first nine months of 1994 show that, since 1993, passenger air travel on scheduled services increased more between Canada and Tucson, AZ than it did between Canada and any other American point.
- A decline of 3% in cargo volume at Canadian airports was reported in the third quarter of 1994. A major reason for this was the discontinuation by Air Canada of its dedicated DC-8 freighter services at the end of March, 1994.
- In the third quarter of 1994, the average domestic discount air fare reached a record level of \$165, up by 6% from 1993.

Recent releases

- **Air Carrier Operations in Canada**, April-June 1994 (Catalogue No. 51-002)
- **Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report**, 1994 (Catalogue No. 51-204)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- En avril 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 16% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales par rapport à la même période de l'année précédente.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Durant le quatrième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 3% comparativement au quatrième trimestre de 1993.
- Les données des neuf premiers mois de 1994 indiquent que, depuis 1993, le nombre de voyages aériens sur des vols réguliers entre le Canada et Tucson, AZ a augmenté plus fortement que les voyages entre le Canada et n'importe quel autre point américain.
- Durant le troisième trimestre de 1994, une diminution de 3% dans le volume de marchandises fut enregistrée aux aéroports canadiens. La principale cause de cette baisse fut l'interruption des services de fret au moyen d'appareils DC-8 à la fin de mars 1994 par Air Canada.
- Au cours du troisième trimestre de 1994, le tarif aérien réduit intérieur moyen s'élevait à 165\$, soit un niveau record, en hausse de 6% par rapport à 1993.

Mises en circulation récentes

- **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, Avril-juin 1994 (n° 51-002 au catalogue)
- **Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur**, 1994 (n° 51-204 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), April 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	April 1995	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1995	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Avril	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	912	10.4	3,468	7.8	Réguliers - Intérieur
- International	605	13.9	2,291	10.8	- International
- Total	1,517	11.8	5,759	9.0	- Total
Charter	131	-13.8	575	-23.0	Affrètements
Total	1,648	9.2	6,334	5.0	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 308 552	13.1	4 871 687	10.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 216 728	16.0	8 438 146	12.8	- International
- Total	3 525 281	14.9	13 309 833	11.9	- Total
Charter	285 114	-17.3	1 343 469	-26.5	Affrètements
Total	3 810 395	11.7	14 653 302	6.8	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 615 015	14.4	22 226 750	16.3	Réguliers
Charter	381 375	-15.7	1 758 839	-23.0	Affrètements
Total	5 996 391	11.9	23 985 590	12.1	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	62.8	...	59.9	...	Réguliers %
Charter %	74.8	...	76.4	...	Affrètements %
Total %	63.5	...	61.1	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	31 110	-0.9	122 098	-6.5	Réguliers
Charter	297	104.1	1 142	90.8	Affrètements
Total	31 407	-0.4	123 240	-6.1	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	137 212	15.1	533 416	10.7	Réguliers
Charter	626	30.8	3 628	83.0	Affrètements
Total	137 838	15.2	537 044	11.0	Total
Hours Flown	57	9.6	224	8.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	261 316	10.7	1 048 151	10.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

In April 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported growth of 16.0% in passenger-kilometres flown on international scheduled routes, compared to the same month of the previous year. The cycle of international aviation activity is characterized by greater activity in the months from June to September, with noticeable slowdowns in February, April and November. However, in 1995, there was only a slight decrease from March to April. As a result, there was substantial growth in comparison to April of the previous year.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

En avril 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 16,0% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales par rapport à la même période de l'année précédente. Le cycle de l'activité aérienne internationale est caractérisé par une période d'activité plus intense entre les mois de juin et septembre, alors que des ralentissements importants sont observés en février, avril et novembre. Cependant, en 1995, on a observé une légère baisse de mars à avril seulement. Cela a résulté en une forte croissance par rapport à avril 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by
Class of Operation, May 1995 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de
contrôle de Transports Canada, par classe de vols, mai 1995
(données provisoires)

Airports - Transport Canada Towers	May 1994	May 1995	Change May 1995/1994 Variation	May 1995 Itinerant Itinérants Mai, 1995	May 1995 Local Locaux Mai, 1995
Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai	Mai	Mai		
	No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford BC	12,882	15,695	21.8	5,893	9,802
Baie-Comeau QC	1,486	1,805	21.5	1,629	176
Boundary Bay BC	14,739	15,960	8.3	6,388	9,572
Calgary Intl AB	17,872	19,140	7.1	18,815	325
Calgary/Springbank AB	9,315	10,104	8.5	3,136	6,968
Chicoutimi/St Honoré QC	8,079	9,345	15.7	4,691	4,654
Edmonton Intl AB	4,485	5,545	23.6	5,279	266
Edmonton Mun AB	10,683	9,831	-8.0	9,735	96
Fort McMurray AB	3,827	3,930	2.7	2,496	1,434
Fredericton NB	5,448	3,951	-27.5	3,027	924
Gander Intl NF	4,239	4,429	4.5	3,119	1,310
Halifax Intl NS	10,490	11,264	7.4	9,166	2,098
Hamilton ON	9,844	9,102	-7.5	4,206	4,896
Kamloops BC	4,004	4,429	10.6	3,121	1,308
Kelowna BC	6,112	4,696	-23.2	3,703	993
Kitchener-Waterloo-Guelph ON	6,613	9,062	37.0	5,690	3,372
Langley BC	5,204	6,425	23.5	2,867	3,558
Lethbridge AB	4,093	4,000	-2.3	2,459	1,541
London ON	8,558	9,190	7.4	5,784	3,406
Moncton NB	5,752	6,303	9.6	4,494	1,809
Montréal/Dorval Intl QC	17,289	17,941	3.8	17,936	5
Montréal/Mirabel Intl QC	4,455	6,223	39.7	5,056	1,167
Montréal/St Hubert QC	18,942	18,363	-3.1	9,323	9,040
North Bay ON	4,807	5,744	19.5	2,194	3,550
Oshawa ON	6,112	7,079	15.8	3,323	3,756
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,984	15,823	13.2	11,927	3,896
Penticton BC	4,877	4,452	-8.7	2,322	2,130
Pitt Meadows BC	8,016	7,945	-0.9	3,755	4,190
Prince George BC	7,718	7,068	-8.4	3,962	3,106
Québec/Jean Lesage Intl QC	11,952	12,713	6.4	10,313	2,400
Regina SK	5,962	5,113	-14.2	4,663	450
Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,847	6,361	-18.9	5,451	910
Sault Ste Marie ON	4,820	6,044	25.4	2,850	3,194
Sept-Îles QC	4,167	3,918	-6.0	2,692	1,226
St John's NF	5,065	5,100	0.7	3,638	1,462
St-Jean QC	5,522	4,571	-17.2	2,813	1,758
Sudbury ON	5,944	6,695	12.6	3,645	3,050
Thompson MB	3,164	3,299	4.3	2,929	370
Thunder Bay ON	9,251	5,498	-40.6	4,288	1,210
Toronto City Centre ON	10,260	11,484	11.9	6,215	5,269
Toronto/Buttonville ON	13,408	15,694	17.0	7,728	7,966
Toronto/LB Pearson Intl ON	25,974	29,074	11.9	29,074	-
Val-D'Or QC	3,124	2,015	-35.5	1,851	164
Vancouver Harbour BC	5,352	6,189	15.6	5,333	856
Vancouver Intl BC	26,957	27,711	2.8	27,711	-
Victoria Intl BC	14,974	16,142	7.8	10,522	5,620
Villeneuve AB	9,843	9,878	0.4	1,443	8,435
Whitehorse YT	4,977	5,153	3.5	2,479	2,674
Windsor ON	5,816	5,625	-3.3	2,569	3,056
Winnipeg Intl MB	13,909	12,178	-12.4	10,926	1,252
Winnipeg/St Andrews MB	7,264	10,277	41.5	2,651	7,626
Yellowknife NT	9,929	12,257	23.4	7,191	5,066
Total (52)	455,406	477,833	4.9	324,471	153,362

For further information, please contact Andrea Mathieson
(819) 997-6190.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec
Andrea Mathieson (819) 997-6190.

SECTION 3 - TABLE 3.1

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. Fourth Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

Region	Fourth Quarter 1992 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1994 Quatrième trimestre	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation	Région
				%	%	
Africa	276	296	325	7.2	9.8	Afrique
Asia	926	813	-	-12.2	-100.0	Asie
Europe	113,743	112,360	112,879	-1.2	0.5	Europe
Southern	327,873	351,041	339,615	7.1	-3.3	Sud
United States	542,269	507,296	485,982	-6.4	-4.2	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	874,450	876,011	887,119	0.2	1.3	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	110,637	95,795	51,682	-13.4	-46.0	Total transporteurs étrangers
Grand Total	985,087	971,806	938,801	-1.3	-3.4	Grand Total

During the fourth quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 3.4% compared to the fourth quarter of 1993. Among the three major international regions (Europe, South and United States), only Europe showed an increase in its number of passengers compared to the same period in 1993.

- Europe

During the fourth quarter of 1994, 112,879 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 0.5% compared to the 112,360 passengers carried in the same period in 1993. The United Kingdom and France, the two major charter markets in Europe, together accounted for 59.6% of the total European market in the fourth quarter of 1994. The United Kingdom and France registered 35,330 and 31,900 charter passengers, respectively. However, these totals were down by 5.9% and 4.0% compared to the fourth quarter 1993.

- Southern

During the fourth quarter of 1994, the Southern region registered a decrease of 3.3% to reach 339,615 passengers. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians travelling to the South despite a decrease of 7.2% over the fourth quarter of 1993, for a total of 120,300 passengers. The Dominican Republic was in second place with 52,326 charter passengers. This represents a small decrease of 1.1% compared to the 52,899 passengers registered during the fourth quarter of 1993. Meanwhile, Cuba, the third major charter market of the Southern region for this quarter, showed an increase in the fourth quarter of 1994 compared to 1993. This destination went from 41,995 passengers to 46,806 passengers, representing an increase of 11.5% compared to the same period in 1993.

- United States

In the fourth quarter of 1994, the United States region registered a decrease of 4.2%, to reach 485,982 passengers. Florida, the major charter market in the United States, registered a decrease of 9.2%, going from 257,134 passengers in 1993 to 232,292 passengers in 1994. During the same period in 1994, Nevada kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, but registered a decrease of 8.4%. Passenger counts decreased from 175,909 to 161,078.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Passagers des vols nolisés Internationaux, par région. Transporteurs canadiens et étrangers. Quatrièmes trimestres 1992-1994 (données provisoires pour 1994)

Durant le quatrième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 3,4% comparativement au quatrième trimestre de 1993. Parmi les trois principales régions internationales (l'Europe, le Sud et les États-Unis), seule l'Europe a présenté une augmentation dans son nombre de passagers par rapport à la même période en 1993.

- Europe

Lors du quatrième trimestre de 1994, 112 879 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une hausse de 0,5% par rapport aux 112 360 passagers transportés lors de la même période en 1993. Le Royaume-Uni et la France, les deux principaux marchés d'affrètement de l'Europe, ont compté ensemble pour 59,6% du marché européen total au cours du quatrième trimestre de 1994. Le Royaume-Uni et la France ont enregistré 35 330 et 31 900 passagers d'affrètement, respectivement. Cependant, ces totaux étaient en baisse de 5,9% et 4,0% par rapport au quatrième trimestre de 1993.

- Sud

Durant le quatrième trimestre de 1994, le Sud a présenté une baisse de 3,3%, pour atteindre 339 615 passagers. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens dans le Sud malgré une diminution de 7,2% par rapport au quatrième trimestre de 1993, pour un total de 120 300 passagers. La République Dominicaine s'est classé en deuxième position avec 52 326 passagers nolisés, ce qui a représenté une légère baisse de 1,1% par rapport aux 52 899 passagers enregistrés lors du quatrième trimestre de 1993. Toutefois, Cuba, le troisième principal marché nolisé du Sud pour ce trimestre, a présenté une augmentation durant le quatrième trimestre de 1994 par rapport à 1993. Cette destination est passée de 41 995 passagers à 46 806 passagers, pour représenter une hausse de 11,5% par rapport à la même période en 1993.

- États-Unis

Lors du quatrième trimestre de 1994, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 4,2% pour atteindre 485 982 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 9,2%, passant de 257 134 passagers en 1993 à 232 292 passagers en 1994. Durant la même période en 1994, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, mais il a cependant enregistré une diminution de 8,4%, le nombre de passagers passant de 175 909 à 161 078 passagers.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

Section 4 - TABLE 4.1

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. Third Quarter 1994 (Preliminary Data)

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Troisième trimestre 1994 (données provisoires)

Rank 1994 Rang	City-Pair - Paire de villes	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Third Quarter 1994 Troisième trimestre	Jan-Sept 1993 Jan-sept	Jan-Sept 1994 Jan-sept	Change Jan-Sept 1994/93 Variation Jan-sept
			No.-Nbre			%
1.	Toronto - New York	209,820	206,060	544,880	551,710	1.3
2.	Toronto - Chicago	90,390	87,060	236,820	237,600	0.3
3.	Montréal - New York	81,700	83,800	222,100	226,040	1.8
4.	Toronto - Los Angeles	80,530	74,150	200,500	187,690	-6.4
5.	Vancouver - Los Angeles	66,850	63,880	167,520	154,690	-7.7
6.	Toronto - Boston	58,270	61,400	153,440	161,820	5.5
7.	Toronto - San Francisco	63,310	60,480	150,820	147,740	-2.1
8.	Vancouver - San Francisco	43,290	46,980	112,320	112,700	0.3
9.	Toronto - Miami	43,880	44,420	159,890	150,780	-5.7
10.	Montréal - Los Angeles	32,970	34,730	80,980	79,530	-1.8
11.	Calgary - Los Angeles	32,090	33,900	89,040	83,600	-6.1
12.	Montréal - Chicago	33,670	33,600	81,710	85,700	4.9
13.	Montréal - Miami	30,190	30,050	105,790	88,940	-15.9
14.	Toronto - Philadelphia	28,730	28,740	78,160	82,400	5.4
15.	Vancouver - New York	26,560	28,730	59,230	64,250	8.5
16.	Vancouver - Seattle/Tacoma	29,380	28,570	59,740	56,020	-6.2
17.	Montréal - Boston	26,830	28,520	76,540	76,330	-0.3
18.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	26,440	27,630	73,080	81,410	11.4
19.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	31,060	25,150	149,570	123,710	-17.3
20.	Toronto - Atlanta	21,420	23,230	65,990	67,970	3.0
21.	Montréal - San Francisco	21,100	21,170	50,000	50,090	0.2
22.	Toronto - Detroit	20,020	19,980	57,070	62,190	9.0
23.	Calgary - San Francisco	19,660	19,080	43,940	44,720	1.8
24.	Vancouver - Chicago	18,510	18,320	42,150	43,760	3.8
25.	Toronto - Washington/Baltimore	17,630	18,130	49,240	48,350	-1.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,154,820	1,147,760	3,110,520	3,069,740	-1.3
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,485,310	2,420,840	6,861,310	6,727,830	-2.0

Figures for the first nine months of 1994 show that, since 1993, passenger air travel on scheduled services increased more between Canada and Tucson, AZ (+19.8% from 23,190 passengers to 27,790 passengers) than it did between Canada and any other American point¹. The second and third largest increases in passengers were obtained for trips between Canada and Raleigh-Durham, NC (+17.2% from 41,060 passengers to 48,120 passengers) and between Canada and Memphis, TN (+17.1% from 18,150 passengers to 21,260 passengers). The largest decrease in passengers was for trips between Canada and Hawai (-26.1% from 128,180 passengers to 94,670 passengers). In October 1993, Continental Airlines cancelled its flights between Vancouver and Honolulu.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

¹ This analysis only includes trips between Canada and individual American points where passenger counts exceed 10,000 for the first nine months of 1993 and 1994.

Les données des neuf premiers mois de 1994 indiquent que, depuis 1993, le nombre de voyages aériens sur des vols réguliers entre le Canada et Tucson, AZ (19,8%, de 23 190 passagers à 27 790 passagers) a augmenté plus fortement que les voyages entre le Canada et n'importe quel autre point américain¹. Les deuxième et troisième plus importantes augmentations du nombre de passagers furent obtenues pour les voyages entre le Canada et Raleigh-Durham, NC (+17,2%, de 41 060 passagers à 48 120 passagers) et entre le Canada et Memphis, TN (+17,1%, de 18 150 passagers à 21 260 passagers). La diminution la plus importante du nombre de passagers était pour des voyages entre le Canada et Hawai (-26,1%, de 128 180 passagers à 94 670 passagers). En octobre 1993, Continental Airlines a annulé ses vols entre Vancouver et Honolulu.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

¹ Cette analyse comprend seulement les voyages entre le Canada et les villes américaines où le nombre de passagers dépasse 10 000 pour les neuf premiers mois de 1993 et 1994.

SECTION 5 - TABLE 5.1

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1994 (Preliminary Data)

Rank 1994	Airports	Third Quarter 1993	Third Quarter 1994	Change 1994/1993
Rang	Aéroports	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ON	81 392	77 993	-4.2
2	Vancouver International BC	38 775	42 904	10.6
3	Montréal/Mirabel Intl QC	19 170	16 753	-12.6
4	Calgary International AB	10 578	10 669	0.9
5	Montréal/Dorval Intl QC	6 850	7 113	3.8
6	Halifax International NS	4 920	4 528	-8.0
7	Winnipeg International MB	7 737	4 293	-44.5
8	Edmonton International AB	4 716	3 939	-16.5
9	Ottawa/Macdonald Cartier International ON	1 553	1 673	7.7
10	St Johns NF	1 203	1 287	7.0
11	Yellowknife NT	483	662	37.1
12	Iqaluit NT	372	489	31.5
13	Saskatoon /JG Diefenbaker SK	207	479	131.4
14	Regina SK	203	330	62.6
15	Hamilton ON	643	325	-49.5
16	Edmonton Municipal AB	224	324	44.6
17	Norman Wells NT	231	245	6.1
18	Kuujuarapik QC	142	229	61.3
19	Goose Bay NF	249	216	-13.3
20	Whitehorse YT	208	211	1.4
21	Thunder Bay ON	165	211	27.9
22	Resolute Bay NT	227	175	-22.9
23	Terrace BC	80	151	88.8
24	Prince Rupert BC	84	150	78.6
25	Inuvik NT	170	148	-12.9
26	Prince George BC	144	127	-11.8
27	Sandspit BC	-	123	...
28	La Grande BC	93	117	25.8
29	Moncton NB	1 123	115	-89.8
30	Victoria International BC	15	99	560.0
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		181 957	176 078	-3.2
Total Canada		182 961	177 391	-3.0

Effective January 1994, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic is included in the Major Scheduled Airlines data.

The overall decline in cargo volume was mainly the result of a 9.4% drop (8 691 tonnes) in domestic sector cargo traffic. A major reason for this was the discontinuation by Air Canada of its dedicated DC-8 freighter services at the end of March, 1994.

Other international sector cargo traffic increased by 6.2% (3 908 tonnes). For this sector, the volume at Lester B. Pearson climbed by 2.4% while Vancouver International showed strong growth with an increase of 38.5%.

Cargo volume at Mirabel declined by 12.6%. Here, domestic volume decreased by 2 016 tonnes and other international volume declined by 690 tonnes.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Depuis janvier 1994, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadien Régional) est inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers.

L'ensemble des pertes survenues dans le volume de marchandises fut principalement causé par une baisse de 9,4% (8 691 tonnes) dans le trafic de marchandises du secteur intérieur. La principale cause de cette baisse fut l'interruption des services de fret au moyen d'appareils DC-8 à la fin de mars 1994 par Air Canada.

Le trafic de marchandises du secteur autre international a obtenu une hausse de 6,2% (3 908 tonnes). À Lester B. Pearson, le volume de marchandises pour ce secteur a diminué de 2,4% tandis qu'à l'aéroport international de Vancouver, une forte croissance a été enregistrée, soit une augmentation de 38,5%.

Le volume de marchandises à Mirabel a diminué de 12,6%. À cet aéroport, le volume du secteur intérieur a régressé de 2 016 tonnes et celui du secteur autre international a diminué de 690 tonnes.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

SECTION 6 - TABLE 6.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Third Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

SECTION 6 - TABLEAU 6.1

Répartition des passagers intérieurs, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, troisième trimestre de 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. - Nbre ('000)	%				%			
Domestic									
First quarter	2,962.1	-3.4	35.5	36.6	61.3	61.1	3.2	2.4	Premier trimestre
Second quarter	3,604.1	0.7	33.8	32.2	61.6	65.9	4.7	1.9	Deuxième trimestre
Third quarter	3,832.1	-0.7	27.5	24.7	67.8	72.8	4.7	2.5	Troisième trimestre
Year-to-date	10,398.3	-1.0	32.0	30.7	63.8	67.1	4.2	2.3	Année à ce jour
<u>Southern Services</u>									
First quarter	2,786.6	-3.5	34.2	35.8	62.4	61.8	3.3	2.5	Premier trimestre
Second quarter	3,417.8	0.7	32.5	31.1	62.6	67.0	4.9	1.9	Deuxième trimestre
Third quarter	3,645.6	-0.3	26.2	23.6	68.9	73.8	4.9	2.5	Troisième trimestre
Year-to-date	9,850.0	-0.9	30.7	29.7	64.9	68.0	4.4	2.3	Année à ce jour
Short-haul									
First quarter	1,548.0	-6.0	36.8	42.1	61.0	56.0	2.2	1.9	Premier trimestre
Second quarter	1,754.1	-0.7	36.9	35.6	59.2	62.9	3.9	1.6	Deuxième trimestre
Third quarter	1,719.7	-1.9	32.9	28.3	63.3	69.1	3.9	2.6	Troisième trimestre
Year-to-date	5,021.8	-2.8	35.5	35.1	61.1	62.8	3.3	2.1	Année à ce jour
Long-haul									
First quarter	1,238.5	-0.1	30.9	27.9	64.3	69.0	4.8	3.2	Premier trimestre
Second quarter	1,663.7	2.3	27.7	26.4	66.4	71.3	5.9	2.3	Deuxième trimestre
Third quarter	1,925.9	1.2	20.1	19.5	74.1	78.0	5.9	2.5	Troisième trimestre
Year-to-date	4,828.1	1.2	25.5	24.0	68.9	73.4	5.6	2.6	Année à ce jour
<u>Northern Services</u>									
First quarter	175.5	-1.4	56.6	49.3	42.6	49.9	0.9	0.8	Premier trimestre
Second quarter	186.4	0.6	57.4	51.5	41.8	47.5	0.8*	1.0	Deuxième trimestre
Third quarter	186.5	-8.8	50.9	45.7	48.3	53.5	0.7	0.8*	Troisième trimestre
Year-to-date	548.4	-3.4	54.8	48.8	44.4	50.2	0.8	0.9	Année à ce jour

¹ Two Level II air carriers are also included. These are: Inter-Canadian and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Third Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 6.2

Répartition des passagers-kilomètres intérieurs, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, troisième trimestre de 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres								
			Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. - Nbre (^{000 000})	%				%			
Domestic									Intérieur
First quarter	3 379.8	-1.3	31.3	30.1	64.4	67.2	4.2	2.7	Premier trimestre
Second quarter	4 489.0	2.7	28.5	26.9	66.0	70.9	5.5	2.1	Deuxième trimestre
Third quarter	5 199.0	1.5	21.2	19.7	73.2	77.9	5.7	2.4	Troisième trimestre
Year-to-date	13 067.8	1.2	26.4	24.9	68.4	72.7	5.2	2.4	Année à ce jour
<u>Southern Services</u>									<u>Services secteur sud</u>
First quarter	3 245.0	-1.3	30.5	29.5	65.1	67.7	4.4	2.8	Premier trimestre
Second quarter	4 336.5	2.8	27.7	26.3	66.7	71.6	5.6	2.2	Deuxième trimestre
Third quarter	5 030.4	1.8	20.4	19.1	73.8	78.4	5.8	2.5	Troisième trimestre
Year-to-date	12 611.9	1.3	25.6	24.2	69.1	73.3	5.4	2.3	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	667.0	-5.2	34.6	41.5	63.5	56.7	1.9	1.8	Premier trimestre
Second quarter	768.4	0.9	35.4	33.9	60.6	64.4	4.0	1.7	Deuxième trimestre
Third quarter	766.1	-0.8	31.4	27.0	64.4	69.9	4.2	3.1	Troisième trimestre
Year-to-date	2 201.5	-1.6	33.8	33.8	62.8	64.0	3.4	2.3	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	2 578.1	-0.3	29.4	26.4	65.5	70.5	5.1	3.1	Premier trimestre
Second quarter	3 568.1	3.2	26.0	24.6	68.0	73.1	6.0	2.3	Deuxième trimestre
Third quarter	4 264.3	2.2	18.3	17.7	75.5	80.0	6.1	2.4	Troisième trimestre
Year-to-date	10 410.5	1.9	23.7	22.2	70.5	75.3	5.8	2.5	Année à ce jour
<u>Northern Services</u>									<u>Services secteur nord</u>
First quarter	134.8	0.1	50.8	45.0	48.5	54.2	0.7*	0.8	Premier trimestre
Second quarter	152.5	2.5	51.0	46.1	48.2	52.9	0.8	1.1*	Deuxième trimestre
Third quarter	168.6	-6.6	43.9	38.8	55.6	60.5	0.6	0.8	Troisième trimestre
Year-to-date	455.9	-1.8	48.2	43.0	51.1	56.0	0.7	0.9	Année à ce jour

¹ Two Level II air carriers are also included. These are: Inter-Canadian and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

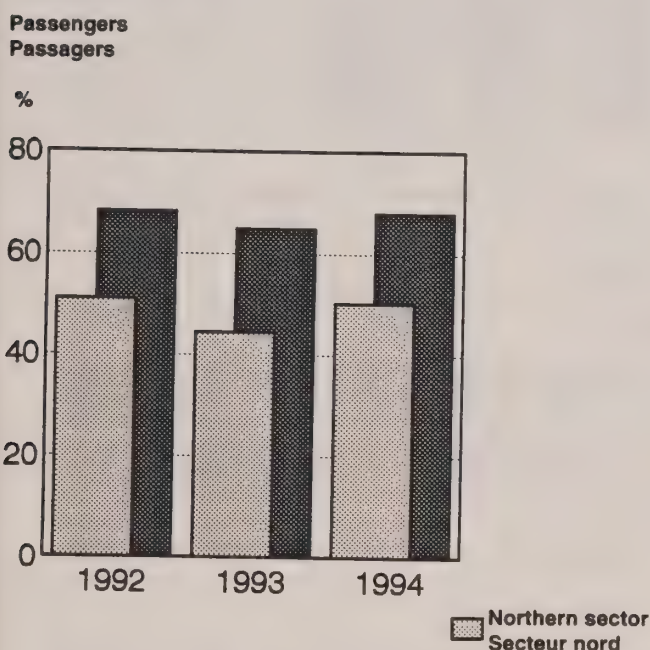
Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 6.1) indicated that 67.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1994. This level represented an increase of 3.3 percentage points compared to the same period a year earlier but a decrease of 0.3 percentage points compared to the same period in 1992. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 72.7%, up from 68.4% in 1993 (see Table 6.2).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 6.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September, 1992-1994



In the southern sector, 68.0% of passenger traffic (representing 73.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1994. In 1993, the corresponding figures were 64.9% for passengers and 69.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.2% of the traffic during the first three quarters of 1994, up from 44.4% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount traffic on northern services increased by 4.9 percentage points (51.1% to 56.0%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, both of these percentages reached approximately 97%.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). Distance is therefore an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. During the first three quarters of 1994, 73.4% of passengers on long-haul services, representing 75.3% of passenger-kilometres, used discount fares. This was greater than the figures of 62.8% and 64.0%, respectively, for short-haul services (see Figure 6.2).

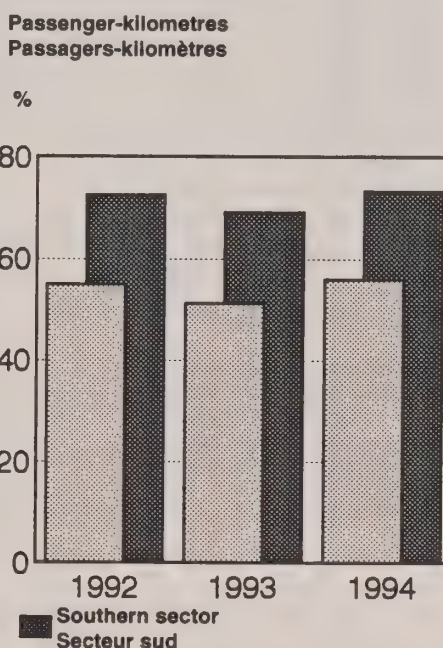
Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 67,1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1994. Ce niveau représente une hausse de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente mais une baisse de 0,3 point de pourcentage par rapport à la même période en 1992. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 68,4% en 1993 à 72,7% en 1994 (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 6.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-septembre, 1992-1994



Dans le secteur sud, 68,0% du trafic de passagers (représentant 73,3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1994, comparativement à 64,9% et 69,1% respectivement en 1993. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50,2% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1994, une hausse par rapport à 44,4% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 4,9 points de pourcentage (de 51,1% à 56,0%) au cours de la même période.

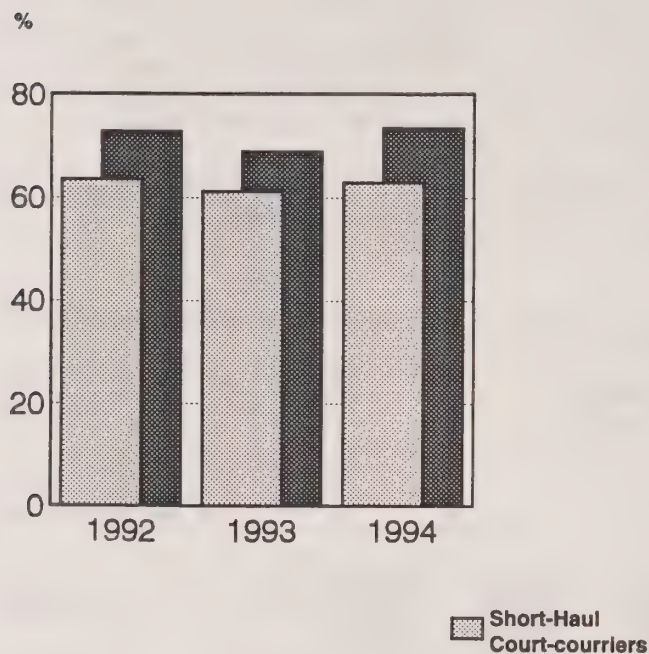
Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces deux pourcentages ont atteint environ 97%.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). La distance est, par conséquent, un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1994, 73,4% des passagers des vols long-courriers, représentant 75,3% des passagers-kilomètres, ont voyagé à prix réduit. Ces pourcentages excèdent ceux observés pour les vols court-courriers, soit 62,8% et 64,0% respectivement (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic In Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September, 1992-1994

Passengers
Passagers



Average Fares

In the third quarter of 1994, the average of all domestic air fares was \$201, a record for the third quarter, up by 4.4% from the average of \$193 in the same quarter of 1993, and up 12.2% from the 1992 figure of \$179. The average domestic discount fare was \$165, the highest ever reported for any quarter, up 6.2% from the previous year's third quarter average of \$155.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1992-1994

All Fares
Tous les tarifs

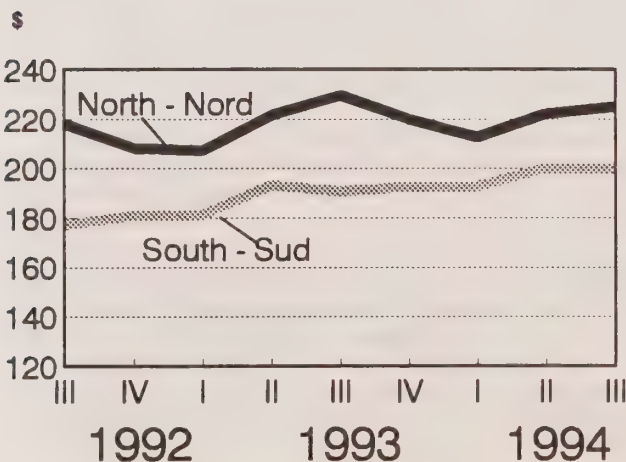
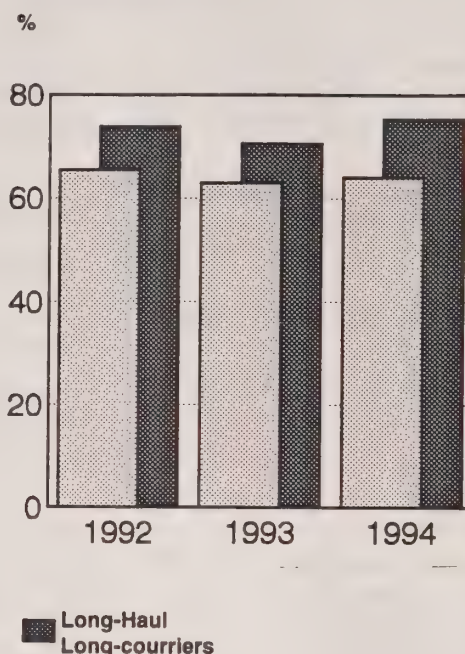


Figure 6.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-septembre, 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



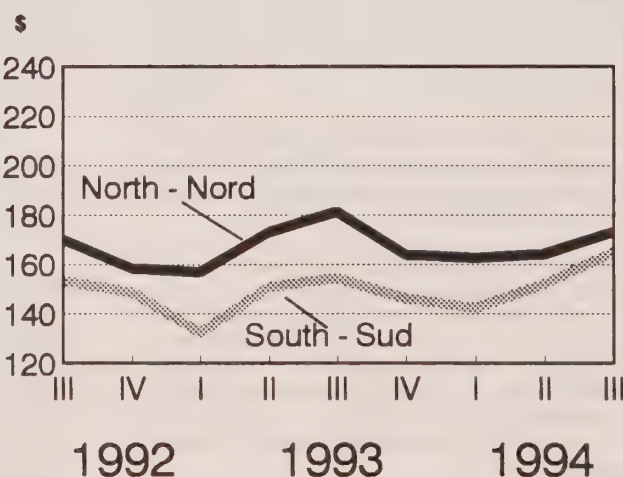
Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1994, la moyenne de tous les types de tarifs aériens intérieurs s'établissait à 201\$, soit un sommet pour un troisième trimestre. Cette moyenne représente une hausse de 4,4% par rapport à la moyenne de 193\$ enregistrée au cours du même trimestre en 1993 et une progression de 12,2% par rapport au montant de 179\$ observé en 1992. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 165\$, - un sommet inégalé peu importe le trimestre - en hausse de 6,2% par rapport à la moyenne de 155\$ observée au cours du troisième trimestre une année plus tôt.

Figure 6.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1992-1994

Discount Fares
Tarifs réduits



Not all fares in all sectors showed increases. Northern (regulated) discount fares decreased by 4.5%, from \$181 in the third quarter of 1993 to \$173 in 1994. Northern economy fares increased by 3.7% over the same period, to \$286 from \$276 in 1993. The average air fares (all fares) in the North in the third quarter decreased by 2.0%, from \$230 to \$225.

The largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 8.4%, from \$252 in the third quarter of 1993 to \$274 in 1994. The southern sector average discount fares increased by 6.8%, from \$154 in 1993 to \$165 in 1994. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 4.8%, from \$191 in 1993 to \$200 in 1994.

Notes

- The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1994, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.
- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on Fare Basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The third quarter 1994 issue of this publication is scheduled for release in the summer of 1995. For further information, please contact B. Snider (819-997-1385).

Ce ne sont pas tous les tarifs dans tous les secteurs qui ont enregistré des hausses. Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont diminué de 4,5%, au cours du troisième trimestre, passant de 181\$ en 1993 à 173\$ en 1994. Au cours de la même période, les tarifs économiques du secteur nord ont augmenté de 3,7%, passant de 276\$ en 1993 à 286\$ en 1994. Dans le Nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 2,0%, au cours du troisième trimestre, passant de 230\$ à 225\$.

L'augmentation la plus forte a été enregistrée pour les tarifs économiques du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 8,4%, passant de 252\$ au cours du troisième trimestre de 1993 à 274\$ en 1994. Les tarifs réduits moyens du secteur sud ont progressé de 6,8%, soit de 154\$ en 1993 à 165\$ en 1994. Le tarif moyen (tous les tarifs) du secteur sud a augmenté de 4,8%, passant de 191\$ en 1993 à 200\$ en 1994.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1994, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
 - TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du troisième trimestre de 1994 de cette publication devrait paraître à l'été de 1995. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 8

Vol. 27, N° 8

HIGHLIGHTS

- On a year-to-date basis, the 2.9 million passengers carried on international scheduled routes as of May 1995 is the highest number ever recorded for Air Canada and CAIL.

(Revisions have been made to previously published data on passenger volumes and passenger-kilometres flown for the period November 1994 to April 1995.)

Available on CANSIM: Matrix 385

- Since April June 1995, four Transport Canada towers were closed at Baie-Comeau QC, Kamloops BC, Penticton BC and Thompson MB.
- For every 10 passengers who travelled within Canada on scheduled flights in either 1993 or 1994, between eight and nine passengers travelled between Canada and the United States.
- Preliminary 1994 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 2% over the previous year.
- Other international sector cargo traffic increased by 6% (3 735 tonnes) in 1994.
- In the third quarter of 1994, the average international discount air fare (seasonally adjusted) increased to a record level of \$342.

Recent release

- Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual 1994 (Catalogue No. 51-204)**

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Depuis le début de 1995, 2,9 millions de passagers ont été transportés sur les routes régulières internationales, ce qui représente un sommet inégalé pour Air Canada et LACI pour la période de janvier-mai.

(Il y a eu des révisions aux données sur les passagers transportés et les passagers-kilomètres réalisés qui ont été publiées antérieurement, soit la période de novembre 1994 à avril 1995.)

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Depuis le mois d'avril 1995, quatre tours de Transport Canada ont été fermées à: Baie-Comeau QC, Kamloops CB, Penticton CB et Thompson MB.
- Pour chaque tranche de 10 passagers qui ont effectué des voyages à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers en 1993 ou en 1994, entre huit et neuf passagers ont effectué des voyages entre le Canada et les États-Unis.
- Les données provisoires de 1994 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 2% par rapport à l'année précédente.
- Le trafic de marchandises du secteur autre international a obtenu une hausse de 6% (3 735 tonnes) en 1994.
- Au cours du troisième trimestre de 1994, le tarif aérien réduit international moyen (désaisonnalisé) a atteint un sommet de 342\$.

Mise en circulation récente

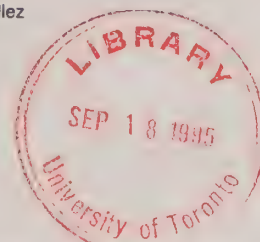
- Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel 1994 (n° 51-204 au catalogue)**

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), May 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	May 1995 mai	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,013	4.6	4,359	4.2	Réguliers - Intérieur
- International	617	8.6	2,865	8.7	- International
- Total	1,630	6.1	7,224	5.9	- Total
Charter	57	-17.4	632	-22.5	Affrètements
Total	1,687	5.1	7,856	2.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 485 331	4.5	6 173 691	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 322 000	5.0	10 598 724	9.4	- International
- Total	3 807 331	4.8	16 772 415	8.0	- Total
Charter	115 639	-23.5	1 459 108	-26.3	Affrètements
Total	3 922 970	3.7	18 231 524	4.1	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 172 785	13.2	28 399 536	15.6	Réguliers
Charter	162 453	-12.9	1 921 292	-22.2	Affrètements
Total	6 335 238	12.3	30 320 829	12.2	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	61.7	...	59.1	...	Réguliers %
Charter %	71.2	...	75.9	...	Affrètements %
Total %	61.9	...	60.1	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 128	-2.6	154 226	-5.7	Réguliers
Charter	131	95.9	1 273	91.3	Affrètements
Total	32 259	-2.4	155 500	-5.3	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	139 066	8.8	672 483	10.3	Réguliers
Charter	407	51.6	4 035	79.2	Affrètements
Total	139 474	8.9	676 518	10.5	Total
Hours Flown	59	13.5	283	9.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
	284 480	15.4	1 332 631	11.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Litres of turbo fuel consumed					

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), mai 1995 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	May 1995 mai	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,013	4.6	4,359	4.2	Réguliers - Intérieur
- International	617	8.6	2,865	8.7	- International
- Total	1,630	6.1	7,224	5.9	- Total
Charter	57	-17.4	632	-22.5	Affrètements
Total	1,687	5.1	7,856	2.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 485 331	4.5	6 173 691	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 322 000	5.0	10 598 724	9.4	- International
- Total	3 807 331	4.8	16 772 415	8.0	- Total
Charter	115 639	-23.5	1 459 108	-26.3	Affrètements
Total	3 922 970	3.7	18 231 524	4.1	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 172 785	13.2	28 399 536	15.6	Réguliers
Charter	162 453	-12.9	1 921 292	-22.2	Affrètements
Total	6 335 238	12.3	30 320 829	12.2	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	61.7	...	59.1	...	Réguliers %
Charter %	71.2	...	75.9	...	Affrètements %
Total %	61.9	...	60.1	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 128	-2.6	154 226	-5.7	Réguliers
Charter	131	95.9	1 273	91.3	Affrètements
Total	32 259	-2.4	155 500	-5.3	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	139 066	8.8	672 483	10.3	Réguliers
Charter	407	51.6	4 035	79.2	Affrètements
Total	139 474	8.9	676 518	10.5	Total
Hours Flown	59	13.5	283	9.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
	284 480	15.4	1 332 631	11.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Litres of turbo fuel consumed					

May 1995 marked the 13th consecutive month of growth in passengers carried and passenger-kilometres flown by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) on domestic scheduled services. Until these last 13 months, domestic operations had not picked up since the great dropoff in Canadian aviation activity which occurred in 1991. Even with these recent increases, the domestic passenger counts are well below the levels of the late 1980's. International operations by these two carriers had picked up in 1992, immediately after their one year decline in 1991. On a year-to-date basis, the 2.9 million passengers carried on international scheduled routes as of May 1995 is the highest number ever recorded for Air Canada and CAIL.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

En mai 1995, pour le treizième mois consécutif, on a observé une croissance continue chez Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), en ce qui a trait aux passagers transportés et aux passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers intérieurs. Au cours de la période précédant ces 13 mois, les opérations intérieures n'avaient pas connu de reprise depuis la forte baisse des activités dans l'aviation canadienne en 1991. Malgré ces récentes hausses, le total de passagers intérieurs, est demeuré bien inférieur aux niveaux atteints vers la fin des années '80. Les opérations internationales de ces deux transporteurs se sont améliorées en 1992, soit immédiatement après une année de diminutions en 1991. Depuis le début de 1995, 2,9 millions de passagers ont été transportés sur les routes régulières internationales, ce qui représente un sommet inégalé pour Air Canada et LACI pour la période de janvier-mai.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by
Class of Operation, June 1995 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de
contrôle de Transports Canada, par classe de vols, juin 1995
(données provisoires)

Airports - Transport Canada Towers	June 1994	June 1995	Change June 1995/1994 Variation Juin	June 1995 Itinerant Itinérants Juin, 1995	June 1995 Local Locaux Juin, 1995
Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Juin			
	No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford BC	10,031	11,367	13.3	4,207	7,160
Boundary Bay BC	13,978	17,120	22.5	5,906	11,214
Calgary Intl AB	17,435	19,227	10.3	18,825	402
Calgary/Springbank AB	9,029	9,417	4.3	3,275	6,142
Chicoutimi/St Honoré QC	6,230	6,494	4.2	3,428	3,066
Edmonton Intl AB	4,568	5,396	18.1	5,036	360
Edmonton Mun AB	9,802	9,634	-1.7	9,546	88
Fort McMurray AB	4,462	4,049	-9.3	3,041	1,008
Fredericton NB	3,923	3,167	-19.3	2,719	448
Gander Intl NF	3,916	4,949	26.4	3,567	1,382
Halifax Intl NS	10,191	12,733	24.9	9,507	3,226
Hamilton ON	13,319	8,494	-36.2	4,720	3,774
Kelowna BC	5,266	4,644	-11.8	3,478	1,166
Kitchener-Waterloo-Guelph ON	6,297	8,082	28.3	4,788	3,294
Langley BC	6,200	7,316	18.0	2,858	4,458
Lethbridge AB	4,122	3,328	-19.3	2,455	873
London ON	10,707	10,097	-5.7	5,683	4,414
Moncton NB	5,224	7,973	52.6	5,253	2,720
Montréal/Dorval Intl QC	16,489	17,878	8.4	17,878	1
Montréal/Mirabel Intl QC	4,338	5,129	18.2	4,371	758
Montréal/St Hubert QC	18,069	18,055	-0.1	9,641	8,414
North Bay ON	4,845	5,233	8.0	2,346	2,887
Oshawa ON	5,942	8,205	38.1	3,761	4,444
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,312	12,707	-4.5	11,461	1,246
Pitt Meadows BC	7,252	7,409	2.2	3,613	3,796
Prince George BC	6,155	5,803	-5.7	3,749	2,054
Québec/Jean Lesage Intl QC	13,259	15,347	15.7	11,891	3,456
Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,929	7,776	-1.9	5,574	2,202
Sault Ste Marie ON	7,105	7,476	5.2	3,476	4,000
Sept-Îles QC	3,980	3,913	-1.7	3,171	742
St John's NF	5,501	5,181	-5.8	3,955	1,226
St-Jean QC	3,439	4,509	31.1	2,911	1,598
Sudbury ON	6,390	5,825	-8.8	4,237	1,588
Thunder Bay ON	6,206	5,506	-11.3	4,790	716
Toronto City Centre ON	9,849	12,255	24.4	6,086	6,169
Toronto/Buttonville ON	16,314	18,618	14.1	7,976	10,642
Toronto/LB Pearson Intl ON	26,473	29,936	13.1	29,936	0
Tul-d'Or QC	2,580	2,625	1.7	2,453	172
Vancouver Harbour BC	6,150	6,575	6.9	5,741	834
Vancouver Intl BC	28,627	29,327	2.4	29,327	0
Victoria Intl BC	15,081	14,435	-4.3	10,045	4,390
Villeneuve AB	6,632	6,948	4.8	1,220	5,728
Whitehorse YT	6,704	5,869	-12.5	3,235	2,634
Windsor ON	5,437	7,271	33.7	3,289	3,982
Winnipeg Intl MB	14,713	15,797	7.4	12,286	3,511
Winnipeg/St Andrews MB	7,523	7,078	-5.9	2,172	4,906
Yellowknife NT	10,246	7,825	-23.6	4,003	3,822
Total (47)	431,240	453,999	5.3	312,886	141,113

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec
Andrea Mathieson (819) 997-6190.

SECTION 3 - TABLE 3.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination
Statistics. Fourth Quarter 1994 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic transfrontalier. Quatrième trimestre de 1994
(données provisoires)

Rank 1994 Rang	City-Pair - Paire de villes	Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1994 Quatrième trimestre	Jan-Dec 1993 Jan-déc	Jan-Dec 1994 Jan-déc	Change Oct-Dec 1994/93 Variation Oct-déc
						No.-Nbre %
1.	Toronto - New York	201,030	183,050	745,910	734,760	-1.5
2.	Montréal - New York	85,770	79,350	307,870	305,390	-0.8
3.	Toronto - Chicago	83,080	77,390	319,900	314,990	-1.5
4.	Toronto - Miami	60,850	62,580	220,740	213,360	-3.3
5.	Toronto - Los Angeles	66,970	58,970	267,470	246,660	-7.8
6.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	56,120	52,430	205,690	176,140	-14.4
7.	Toronto - Boston	55,970	49,840	209,410	211,660	1.1
8.	Toronto - San Francisco	48,390	46,680	199,210	194,420	-2.4
9.	Vancouver - Los Angeles	42,180	42,660	209,700	197,350	-5.9
10.	Montréal - Miami	41,220	42,180	147,010	131,120	-10.8
11.	Vancouver - San Francisco	26,930	31,660	139,250	144,360	3.7
12.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	28,450	28,340	101,530	109,750	8.1
13.	Montréal - Boston	28,640	28,160	105,180	104,490	-0.7
14.	Montréal - Chicago	29,030	27,010	110,740	112,710	1.8
15.	Calgary - Los Angeles	24,540	26,980	113,580	110,580	-2.6
16.	Toronto - Philadelphia	28,380	26,720	106,540	109,120	2.4
17.	Montréal - Los Angeles	25,870	26,040	106,850	105,570	-1.2
18.	Toronto - Atlanta	24,330	22,480	90,320	90,450	0.1
19.	Toronto - Detroit	19,330	18,650	76,400	80,840	5.8
20.	Montréal - Ft. Lauderdale	19,570	16,870	53,690	45,700	-14.9
21.	Montréal - Tampa/St. Petersburg	17,090	16,520	62,810	56,870	-9.5
22.	Toronto - Washington/Baltimore	15,780	16,170	65,020	64,520	-0.8
23.	Toronto - Phoenix	15,970	15,920	48,510	57,390	18.3
24.	Toronto - Orlando	16,880	15,770	71,190	62,480	-12.2
25.	Toronto - Houston ¹	5,270	15,170	29,020	41,800	44.0
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,067,640	1,027,590	4,113,540	4,022,480	-2.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,290,060	2,151,800	9,151,370	8,879,630	-3.0

¹ An error resulted in the under-reporting of passengers who travelled between Toronto and Houston during the fourth quarter of 1993. Fourth quarter passenger counts for this city-pair in 1991 and 1992 were 10,430 and 10,850 respectively.

Between 1993 and 1994, there was a decline of 3.0% in passenger air travel on scheduled services between Canada and the United States. Over the same time period, air travel within Canada increased by less than 1%. For every 10 passengers who travelled within Canada on scheduled flights in either 1993 or 1994, between eight and nine passengers travelled between Canada and the United States.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386)

¹ Une erreur de déclaration a résulté en un sous-dénombrement des passagers qui ont voyagé entre Toronto et Houston au cours du quatrième trimestre de 1993. Le nombre de passagers voyageant sur cette paire de villes au cours du quatrième trimestre s'est chiffré à 10 430 en 1991 et à 10 850 en 1992.

Entre 1993 et 1994, on a observé une diminution de 3.0% des voyages aériens sur des vols réguliers entre le Canada et les États-Unis. Durant la même période, les voyages aériens à l'intérieur du Canada ont augmenté de moins de 1%. Pour chaque tranche de 10 passagers qui ont effectué des voyages à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers en 1993 ou en 1994, entre huit et neuf passagers ont effectué des voyages entre le Canada et les États-Unis.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

SECTION 4 - TABLE 4.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Fourth Quarter 1994 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, quatrième trimestre de 1994 (données provisoires)

Rank Airports Rang Aéroports	Major Scheduled Services -	Regional and Local Sched. Services -	Major Charter Services -	Total -	Change Fourth Quarter 1994/1993
	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation quatrième trimestre
	No.-Nbre				%
1 Toronto/LB Pearson International ON	3,451,148	336,135	652,649	4,439,932	0.5
2 Vancouver International BC	1,712,872	314,137	234,495	2,261,504	3.9
3 Montréal/Dorval Intl QC	966,003	280,937	78,412	1,325,352	-1.6
4 Calgary International AB	912,236	107,373	66,165	1,085,774	1.1
5 Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	450,683	122,854	10,703	584,240	1.4
6 Winnipeg International MB	419,851	56,085	43,182	519,118	1.6
7 Halifax International NS	251,209	204,348	23,777	479,334	-7.4
8 Montréal/Mirabel Intl QC	287,340	4,214	134,770	426,324	5.4
9 Edmonton International AB	287,463	54,041	48,984	390,488	27.7
10 Edmonton Municipal AB	160,207	49,563	-	209,770	-31.5
11 Victoria International BC	76,639	84,276	6,975	167,890	3.1
12 St. John's NF	66,268	62,506	12,425	141,199	-1.6
13 Québec/Jean Lesage Intl QC	20,902	83,059	20,260	124,221	-8.7
14 Regina SK	112,734	7,114	3,977	123,825	-1.8
15 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	88,716	31,065	2,243	122,024	-2.1
16 Thunder Bay ON	73,438	37,037	73	110,548	0.1
17 Kelowna BC	45,469	34,415	3,784	83,668	7.7
18 London ON	-	68,798	2,876	71,674	5.0
19 Prince George BC	36,689	29,596	-	66,285	7.5
20 Moncton NB	14,257	35,011	-	49,268	-6.3
21 Yellowknife NT	18,156	30,090	-	48,246	4.9
22 Sudbury ON	-	48,011	-	48,011	3.2
23 Fredericton NB	13,450	31,726	14	45,190	-0.4
24 Saint John NB	11,740	31,368	30	43,138	-2.6
25 Windsor ON	-	41,255	3	41,258	11.2
26 Sault Ste Marie ON	185	40,138	-	40,323	1.2
27 Vancouver Harbour BC	-	38,688	-	38,688	2.0
28 Timmins ON	-	37,856	-	37,856	-6.0
29 Toronto Island ON	-	36,257	-	36,257	-20.6
30 Victoria Harbour BC	-	35,704	-	35,704	2.0
31 Deer Lake NF	3,818	29,122	-	32,940	-3.0
32 Charlottetown PE	3,227	29,021	-	32,248	-3.8
33 Kamloops BC	14,597	15,050	883	30,530	8.3
34 Sydney NS	-	28,818	37	28,855	-14.3
35 Nanaimo BC	13,351	14,325	-	27,676	27.0
36 Grande Prairie AB	17,750	9,861	-	27,611	22.5
37 Prince Rupert BC	11,503	15,954	-	27,457	7.4
38 Sept-Îles QC	-	27,153	-	27,153	9.6
39 Thompson MB	9,282	15,395	-	24,677	-1.8
40 Gander International NF	-	22,810	-	22,810	0.7
41 Whitehorse YT	19,720	2,689	-	22,409	3.6
42 Cranbrook BC	13,529	8,289	-	21,818	1.4
43 Terrace BC	11,598	9,478	-	21,076	10.3
44 Penticton BC	11,388	8,514	835	20,737	22.7
45 Lethbridge AB	12,776	6,968	-	19,744	2.5
46 Fort St John BC	18,206	1,212	-	19,418	11.3
47 Castlegar BC	11,175	7,954	-	19,129	1.2
48 Val d'Or QC	3,638	15,411	-	19,049	5.7
49 Bagotville/Saguenay QC	-	17,877	-	17,877	5.8
50 North Bay ON	-	17,779	-	17,779	8.6
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus					
	9,653,213	2,677,337	1,347,552	13,678,102	0.7
Total Canada					
	9,769,882	3,205,927	1,350,075	14,325,884	0.6

SECTION 4 - TABLE 4.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Annual 1994 (Preliminary Data)

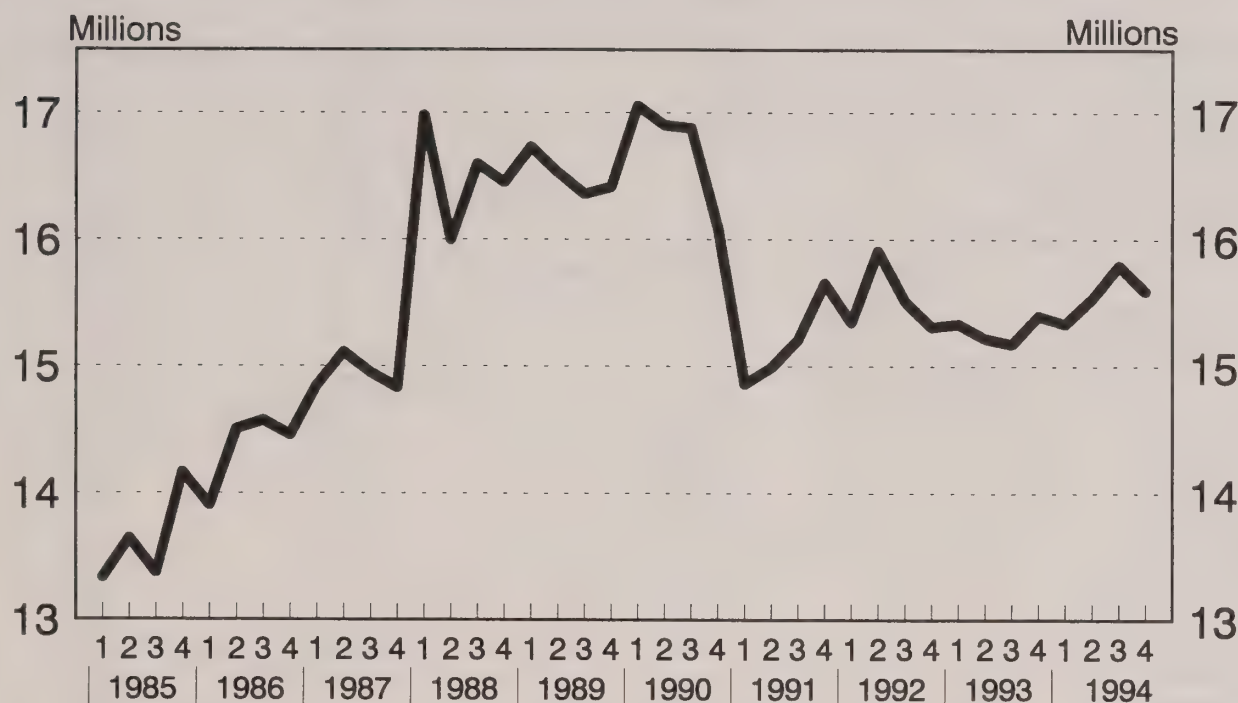
SECTION 4 - TABLEAU 4.2

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, annuel 1994 (données provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual 1994/1993
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation annuelle
		No.-Nbre			%	
1	Toronto/LB Pearson Intl ON	15,045,623	1,308,616	3,204,583	19,558,822	1.4
2	Vancouver Intl BC	7,840,873	1,320,285	1,045,178	10,206,336	5.4
3	Montréal/Dorval Intl QC	4,011,115	1,159,479	398,508	5,569,102	-0.4
4	Calgary Intl AB	3,997,988	430,453	318,819	4,747,260	3.4
5	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	1,805,773	497,317	52,620	2,355,710	-0.9
6	Montréal/Mirabel Intl QC	1,353,548	24,732	925,517	2,303,797	2.0
7	Halifax Intl NS	1,154,543	977,780	126,277	2,258,600	0.2
8	Winnipeg Intl MB	1,732,949	215,863	196,636	2,145,448	3.1
9	Edmonton Intl AB	1,135,356	146,743	225,994	1,508,093	-0.9
10	Edmonton Mun AB	724,406	246,695	266	971,367	-3.0
11	Victoria Intl BC	317,742	342,570	36,767	697,079	5.2
12	St John's NF	291,246	283,257	52,962	627,465	5.1
13	Québec/Jean Lesage Intl QC	93,970	347,085	157,458	598,513	-9.6
14	Regina SK	436,559	25,817	31,870	494,246	-2.6
15	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	350,109	117,204	25,832	493,145	-2.2
16	Thunder Bay ON	290,049	142,306	101	432,456	-5.6
17	Kelowna BC	158,424	125,582	9,020	293,026	2.4
18	London ON	-	265,128	8,714	273,842	3.7
19	Prince George BC	136,103	112,266	-	248,369	6.7
20	Moncton NB	63,341	151,680	1,642	216,663	-2.6
21	Yellowknife NT	82,093	110,414	-	192,507	-3.3
22	Fredericton NB	55,700	130,642	957	187,299	-0.5
23	Saint John NB	49,504	132,680	874	183,058	-0.1
24	Sudbury ON	-	180,627	-	180,627	-4.7
25	Charlottetown PE	19,644	148,909	6,135	174,688	1.6
26	Vancouver Harbour BC	-	165,687	-	165,687	1.6
27	Windsor ON	-	164,391	85	164,476	8.6
28	Victoria Harbour BC	-	155,554	-	155,554	3.6
29	Sault Ste Marie ON	604	154,379	36	155,019	-0.6
30	Timmins ON	-	145,701	11	145,712	-3.5
31	Toronto Island ON	-	143,400	-	143,400	-11.8
32	Deer Lake NF	15,603	127,083	-	142,686	-3.6
33	Sydney NS	-	135,333	329	135,662	-0.9
34	Prince Rupert BC	49,248	64,711	80	114,039	16.4
35	Whitehorse YT	98,023	12,995	3	111,021	4.9
36	Kamloops BC	48,740	56,277	3,562	108,579	-0.2
37	Nanaimo BC	51,143	55,203	-	106,346	18.6
38	Thompson MB	39,004	61,532	14	100,550	1.3
39	Sept-Îles QC	-	99,758	-	99,758	-5.3
40	Gander Intl NF	-	94,761	2,896	97,657	5.6
41	Grande Prairie AB	59,376	31,813	-	91,189	15.0
42	Terrace BC	52,992	35,101	-	88,093	6.8
43	Goose Bay NF	16,736	61,045	3,049	80,830	6.2
44	Cranbrook BC	46,921	32,073	-	78,994	-6.0
45	Castlegar BC	41,701	32,626	138	74,465	-6.1
46	Penticton BC	37,321	32,161	1,676	71,158	7.6
47	Val-d'Or QC	13,906	56,175	-	70,081	-1.1
48	Fort St John BC	64,264	4,848	-	69,112	-1.0
49	Lethbridge AB	40,420	28,549	-	68,969	-4.4
50	Sioux Lookout ON	-	68,559	-	68,559	7.0
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		41,822,660	10,963,845	6,838,609	59,625,114	1.7
Total Canada		42,264,033	13,126,340	6,863,719	62,254,092	1.6

Figure 4.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 4.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Effective January 1994, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic is included in the Major Scheduled Airlines data.

Preliminary 1994 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 1.6% over the previous year. The largest growth occurred on the other international sector which was up by 7.4% (615,982 passengers). Domestic sector volume had a modest increase of 1.1% (442,892 passengers) while, transborder traffic decreased by 0.7% (100,544 passengers).

Overall, for scheduled services, traffic was up by 0.9%. Other international traffic increased by 6.8% while domestic and transborder traffic had a modest increase and decrease respectively.

Major Charter Services traffic was up by 7.7%. Transborder charter volume had a decrease of 0.7% while domestic and other international traffic was up by 15.9% and 8.8% respectively.

Figure 4.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show a decrease between the third and fourth quarters of 1994. This decrease would translate to a 5.0% average annual decrease.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Depuis janvier 1994, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadien Régional) est inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers.

Les données provisoires de 1994 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 1,6% par rapport à l'année précédente. La plus forte hausse, soit de 7,4% (615 982 passagers), a eu lieu dans le secteur autre international. Le secteur intérieur a enregistré une faible croissance de 1,1% (442 892 passagers) alors que le volume de trafic transfrontalier a diminué de 0,7% (100 544) passagers.

Dans l'ensemble, le trafic des services réguliers était en hausse de 0,9%. Le trafic autre international s'est accru de 6,8% tandis que le trafic intérieur et le trafic transfrontalier ont enregistré respectivement une faible augmentation et une faible diminution.

Le trafic des principaux services d'affrètement a augmenté de 7,7%. Le volume des affrètements transfrontaliers a enregistré une baisse de 0,7% tandis que le trafic intérieur et le trafic autre international ont progressé de 15,9% et 8,8%, respectivement.

La figure 4.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une baisse entre les troisième et quatrième trimestres de 1994. Cette diminution peut se traduire en une baisse annuelle moyenne de 5,0%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

SECTION 5 - TABLE 5.1

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Fourth Quarter 1994 (Preliminary Data)

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Quatrième trimestre 1994 (données provisoires)

Rank 1994	Airports -	Fourth Quarter 1993	Fourth Quarter 1994	Change 1994/1993
Rang	Aéroports	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ON	78 146	76 854	-1.7
2	Vancouver International BC	38 290	40 919	6.9
3	Montréal/Mirabel Intl QC	24 484	23 227	-5.1
4	Calgary International AB	11 497	11 419	-0.7
5	Montréal/Dorval Intl QC	6 476	7 216	11.4
6	Halifax International NS	4 715	3 978	-15.6
7	Winnipeg International MB	7 812	3 495	-55.3
8	Edmonton International AB	5 137	2 938	-42.8
9	Ottawa/Macdonald Cartier International ON	1 708	1 937	13.4
10	St John's NF	1 046	1 019	-2.6
11	Yellowknife NT	450	547	21.6
12	Edmonton Municipal AB	627	494	-21.2
13	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	202	445	120.3
14	Regina SK	188	440	134.0
15	Iqaluit NT	321	412	28.3
16	Hamilton ON	708	255	-64.0
17	Norman Wells NT	195	229	17.4
18	Thunder Bay ON	158	214	35.4
19	Goose Bay NF	189	211	11.6
20	Whitehorse YT	170	175	2.9
21	Prince George BC	82	160	95.1
22	Kelowna BC	-	153	100.0
23	Kuujuarapik QC	114	152	33.3
24	Inuvik NT	166	150	-9.6
25	Fort St John BC	-	150	100.0
26	Resolute Bay NT	124	142	14.5
27	Grande Prairie AB	-	133	100.0
28	Victoria International BC	12	120	900.0
29	Terrace BC	33	112	239.4
30	Wabush NF	86	109	26.7
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		183 136	177 805	-2.9
Total Canada		185 076	179 419	-3.0

Effective January 1994, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic is included in the Major Scheduled Airlines data.

The overall decline in cargo volume was mainly the result of a 11.0% drop (9 938 tonnes) in domestic sector cargo traffic. A major reason for this was the discontinuation by Air Canada of its dedicated DC-8 freighter services at the end of March, 1994.

Other international sector cargo traffic increased by 5.6% (3 735 tonnes). For this sector, the volume at Lester B. Pearson decreased by 2.0% while Vancouver International showed strong growth with an increase of 24.3%.

Cargo volume at Mirabel declined by 5.1%. Here, domestic volume decreased by 2 161 tonnes while transborder and other international volume increased by 721 tonnes and 183 tonnes respectively.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Depuis janvier 1994, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadien Régional) est inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers.

L'ensemble des pertes survenues dans le volume de marchandises fut principalement causé par une baisse de 11,0% (9 938 tonnes) dans le trafic de marchandises du secteur intérieur. La principale cause de cette baisse fut l'interruption des services de fret au moyen d'appareils DC-8 à la fin de mars 1994 par Air Canada.

Le trafic de marchandises du secteur autre international a obtenu une hausse de 5,6% (3 735 tonnes). À Lester B. Pearson, le volume de marchandises pour ce secteur a diminué de 2,0% tandis qu'à l'aéroport international de Vancouver, une forte croissance a été enregistrée, soit une augmentation de 24,3%.

Le volume de marchandises à Mirabel a diminué de 5,1%. À cet aéroport, le volume du secteur intérieur a régressé de 2 161 tonnes, pendant que celui du secteur transfrontalier et a augmenté de 721 tonnes et celui du secteur autre international, de 183 tonnes respectivement.

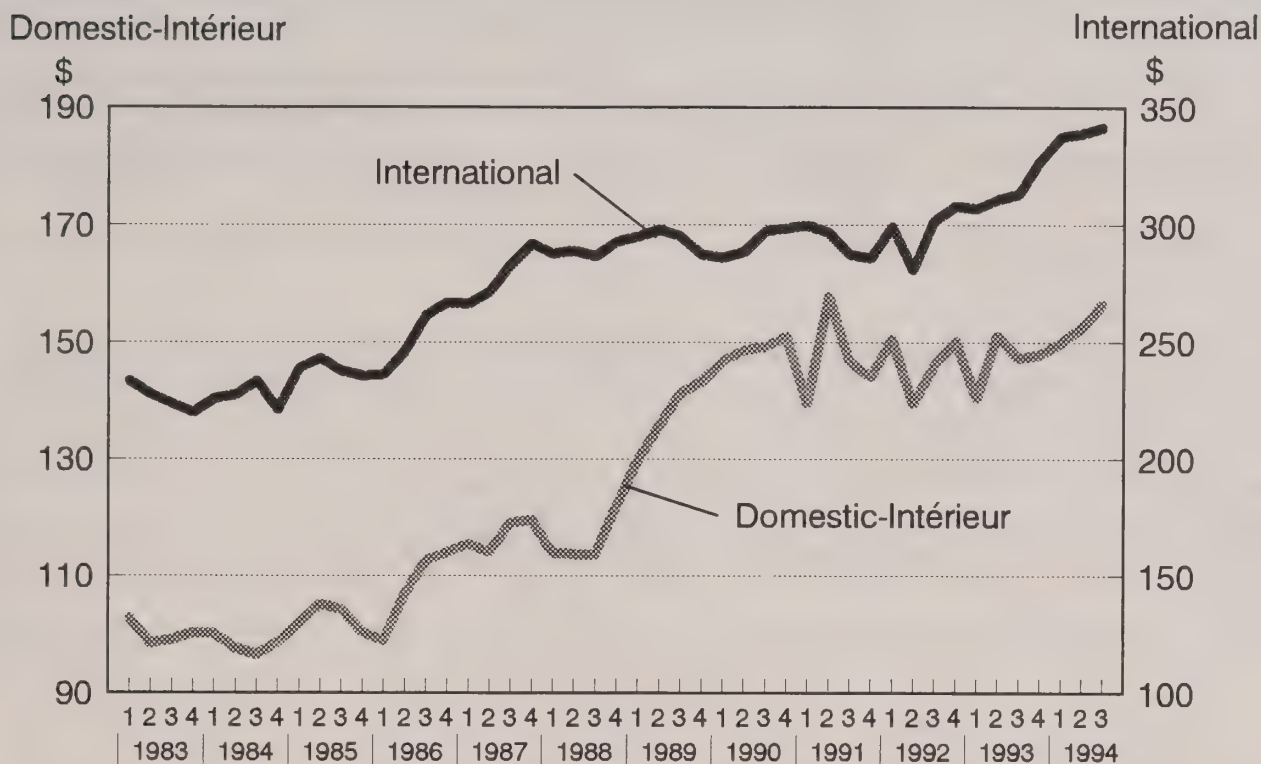
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

Section 6 - TABLE 6.1

Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares (Coupon Origin and Destination Basis) - First Quarter 1983 to Third Quarter 1994 (1994 Preliminary Data)

SECTION 6 - TABLEAU 6.1

Tarifs aériens réduits moyens désaisonnalisés (sur la base de l'origine et la destination du coupon) - Premier trimestre de 1983 au troisième trimestre de 1994 (données provisoires pour 1994)



In the third quarter of 1994, the average international discount air fare (seasonally adjusted) increased to a record level of \$341.7 (coupon origin and destination basis). This represented an annual rate of increase of 3.3% from the seasonally adjusted fare of \$338.9 in the second quarter of 1994, and was up 9.1% from the figure of \$313.1 for the third quarter of 1993.

This was the sixth consecutive quarter-to-quarter increase in the average international discount air fare (seasonally adjusted) since the first quarter of 1993.

In the third quarter of 1994, the average domestic discount air fare (seasonally adjusted) reached \$156.5, increasing at an annual rate of 10.9% from \$152.5 in the second quarter of 1994, and up 6.2% from the 1993 third quarter figure of \$147.3. This did not surpass the record level of \$157.8 set in the second quarter of 1991, but was greater than the level of all other quarters since 1983.

This was the fourth consecutive quarter-to-quarter increase in the average domestic discount air fare (seasonally adjusted) since the third quarter of 1993.

For further information, please contact B. Snider (819-997-1385).

Au cours du troisième trimestre de 1994, le tarif aérien réduit international moyen (désaisonnalisé) a atteint un sommet de 341,7\$ (sur la base de l'origine et la destination du coupon). Ceci représente un taux d'augmentation annuel de 3,3% par rapport au tarif désaisonnalisé de 338,9\$ enregistré au cours du deuxième trimestre de 1994 et une hausse de 9,1% par rapport au niveau de 313,1\$ atteint au cours du troisième trimestre de 1993.

Il s'agit de la sixième augmentation consécutive sur la base d'un trimestre à l'autre du tarif aérien réduit international moyen (désaisonnalisé) depuis le premier trimestre de 1993.

Au cours du troisième trimestre de 1994, le tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) a atteint 156,5\$. Ceci représente un taux d'augmentation annuel de 10,9% par rapport au tarif de 152,5\$ enregistré au cours du deuxième trimestre de 1994 et une hausse de 6,2% par rapport au niveau de 147,3\$ atteint au cours du troisième trimestre de 1993. Ce montant n'excède pas le sommet de 157,8\$ enregistré au cours du deuxième trimestre de 1991, mais il est supérieur au niveau atteint à chaque trimestre depuis 1983.

Il s'agit de la quatrième augmentation consécutive sur la base d'un trimestre à l'autre du tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) depuis le troisième trimestre de 1993.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piédro (819-997-6176).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 9

Vol. 27, N° 9

HIGHLIGHTS

- At the mid-year point in 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) had flown 9% more passenger-kilometres on scheduled services than in the first six months of 1994.

Air Canada and CAIL reported a preliminary basic loss of \$48 million in the second quarter of 1995, compared to \$8 million for the same period of 1994.

The trend-cycle from the seasonally adjusted data for Air Canada and CAIL shows a continuous decrease in profitability in the last 10 months.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In July 1995, total movements at the 45 Transport Canada towered airports increased by 4% from July 1994. The largest year-over-year percentage increase in July was 45% at Oshawa, ON. The largest decrease was 41% at Yellowknife, NT.
- In both 1993 and 1994, the greatest volume of inter-provincial/territorial air passengers travelled between the two provinces with the largest populations: Ontario and Quebec.

Recent releases

- Air Carrier Operations in Canada**, July-September 1994 (Catalogue No. 51-002)
- Air Carrier Traffic at Canadian Airports**, July-September 1994 (Catalogue No. 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- Pendant les six premiers mois de 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont enregistré une augmentation de 9% au titre des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières par rapport à la même période en 1994.

Air Canada et LACI ont déclaré une perte directe provisoire de 48 millions\$ au deuxième trimestre de 1995. Au cours de la même période en 1994, la perte s'établissait à 8 millions\$.

La tendance-cycle des données désaisonnalisées pour Air Canada et les LACI montre une baisse continue dans la rentabilité au cours des dix derniers mois.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Au cours du mois de juillet 1995, les mouvements d'aéronefs aux 45 aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4% par rapport au mois de juillet 1994. En juillet, l'augmentation en pourcentage la plus importante, sur la base d'une année à l'autre, a été enregistrée à Oshawa, ON (45%). La plus forte diminution a été enregistrée à Yellowknife, NT soit 41%.
- En 1993 et en 1994, le trafic de passagers aériens sur des vols inter-provinciaux/territoriaux le plus élevé a été observé entre les deux provinces détenant les plus grandes populations: l'Ontario et le Québec.

Mises en circulation récentes

- Opérations des transporteurs aériens au Canada**, Juillet-septembre 1994 (n° 51-002 au catalogue)
- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**, Juillet-septembre 1994 (n° 51-005 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), June 1995 (Preliminary Data)

	June 1995	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1995	Change Year-to-Date	
OPERATIONAL STATISTICS	juin	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,125	6.9	5,484	4.7	Réguliers - Intérieur
- International	683	9.8	3,548	8.9	- International
- Total	1,808	8.0	9,032	6.3	- Total
Charter	33	-26.7	665	-22.8	Affrètements
Total	1,841	7.1	9,697	3.6	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 735 173	10.5	7 908 865	6.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 763 448	11.1	13 362 172	9.7	- International
- Total	4 498 621	10.9	21 271 037	8.6	- Total
Charter	62 009	-32.2	1 521 118	-26.5	Affrètements
Total	4 560 631	9.9	22 792 155	5.3	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 641 569	13.6	35 041 106	15.3	Réguliers
Charter	98 392	-23.2	2 019 684	-22.3	Affrètements
Total	6 739 961	12.9	37 060 791	12.3	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	67.7	...	60.7	...	Réguliers %
Charter %	63.0	...	75.3	...	Affrètements %
Total %	67.7	...	61.5	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 738	-3.4	186 964	-5.3	Réguliers
Charter	87	40.9	1 361	87.0	Affrètements
Total	32 825	-3.3	188 325	-5.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	145 084	8.8	817 568	10.0	Réguliers
Charter	408	61.8	4 444	77.5	Affrètements
Total	145 493	8.9	822 012	10.2	Total
Hours Flown	61	13.0	344	10.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	291 336	11.1	1 623 967	11.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), juin 1995 (données provisoires)

	June 1995	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1995	Change Year-to-Date	
OPERATIONAL STATISTICS	juin	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1,125	6.9	5,484	4.7	Réguliers - Intérieur
- International	683	9.8	3,548	8.9	- International
- Total	1,808	8.0	9,032	6.3	- Total
Charter	33	-26.7	665	-22.8	Affrètements
Total	1,841	7.1	9,697	3.6	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 735 173	10.5	7 908 865	6.8	Réguliers - Intérieur
- International	2 763 448	11.1	13 362 172	9.7	- International
- Total	4 498 621	10.9	21 271 037	8.6	- Total
Charter	62 009	-32.2	1 521 118	-26.5	Affrètements
Total	4 560 631	9.9	22 792 155	5.3	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 641 569	13.6	35 041 106	15.3	Réguliers
Charter	98 392	-23.2	2 019 684	-22.3	Affrètements
Total	6 739 961	12.9	37 060 791	12.3	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	67.7	...	60.7	...	Réguliers %
Charter %	63.0	...	75.3	...	Affrètements %
Total %	67.7	...	61.5	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 738	-3.4	186 964	-5.3	Réguliers
Charter	87	40.9	1 361	87.0	Affrètements
Total	32 825	-3.3	188 325	-5.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	145 084	8.8	817 568	10.0	Réguliers
Charter	408	61.8	4 444	77.5	Affrètements
Total	145 493	8.9	822 012	10.2	Total
Hours Flown	61	13.0	344	10.3	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	291 336	11.1	1 623 967	11.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

At the mid-year point in 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) had flown 9% more passenger-kilometres on scheduled services than in the first six months of 1994. Passenger-kilometres flown on charter services by these carriers were down 27%. However, charter services only make up 7% of their total activity, a drop from 10% in the first half of 1994. The combined scheduled and charter services increased by 5% in comparison to January to June, 1994. Seat-kilometres offered on all services by the two carriers increased by 12%. As a result the average fullness of the aircraft dropped from 66% to 62%.

Air Canada and CAIL reported a preliminary basic loss of \$48 million in the second quarter of 1995, compared to \$8 million for the same period of 1994. Preliminary basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses. This

Pendant les six premiers mois de 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont enregistré une augmentation de 9% au titre des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières par rapport à la même période en 1994. Les passagers-kilomètres réalisés sur les routes affrétées par ces transporteurs ont chuté de 27%. Toutefois, les services affrétés ne comptent que pour 7% de leur activité totale, ce qui est une diminution par rapport à la proportion de 10% observée au cours des six premiers mois de 1994. Le total des services réguliers et d'affrètement a augmenté de 5% en termes de passagers-kilomètres par rapport à la période de janvier à juin 1994. Les sièges-kilomètres offerts sur l'ensemble des services par ces deux transporteurs ont augmenté de 12%. Ceci a engendré une baisse du niveau de remplissage moyen d'un aéronef, celui-ci passant de 66% à 62%.

Air Canada et LAC) ont déclaré une perte directe provisoire de 48 millions\$ au deuxième trimestre de 1995. Au cours de la même période en 1994, la perte s'établissait à 8 millions\$. Le revenu direct ou la perte directe provisoire est mesuré en combinant le revenu d'exploitation, (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés. Ceci représente le

SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level
April, May, June 1995 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau 1A, avril, mai, juin 1995 (données
provisoires)

	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1995	1995/1994	1995	1995/1994	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
April					Avril
Operating Revenue - Scheduled Services	418,169	14.5	1,600,803	11.9	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	16,511	-12.8	81,681	-13.4	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	445,690	13.8	1,747,985	9.2	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	459,187	11.2	1,847,819	8.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	29,115	23.0	123,520	21.3	Total des intérêts versés
May					Mai
Operating Revenue - Scheduled Services	471,849	9.9	2,072,652	11.4	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	10,220	20.8	91,901	-10.6	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	502,164	11.6	2,250,149	9.7	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	493,409	17.4	2,341,228	10.4	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	31,562	29.1	155,082	22.8	Total des intérêts versés
June					Juin
Operating Revenue - Scheduled Services	545,543	14.6	2,618,195	12.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	5,632	-14.4	97,533	-10.8	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	573,514	13.8	2,823,663	10.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	523,549	17.2	2,864,777	11.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	32,120	28.6	180,028	19.0	Total des intérêts versés

In the second consecutive quarter in which these carriers have reported a year-over-year deterioration in basic income. Prior to 1995, they had reported seven consecutive quarters of improvements. For the first six months of 1995, the two carriers had a basic loss of \$228 million. At the mid-point of the years 1991 to 1993, their basic loss was in the \$400 million range. In 1988 and 1989, which were considered to be good years, these carriers reported basic losses of \$38 million and \$116 million, respectively, after six months. The deterioration in 1995 is evenly split between an increase in operating losses and an increase in interest expenses.

Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. In Figures 1.1 and 1.2, the monthly trend-cycle data for passenger-kilometres and preliminary basic income are graphed. With the seasonal fluctuations removed, these figures show continuing increases in operations, as well as a decrease in profitability in the last 10 months.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

deuxième trimestre consécutif pour lequel ces transporteurs ont déclaré une détérioration du revenu direct, sur la base d'une année à l'autre. Avant 1995, ils avaient déclaré des améliorations au cours de sept trimestres consécutifs. Pour les six premiers mois de 1995, ces deux transporteurs ont enregistré une perte directe de 228 millions\$. Au milieu des années 1991 à 1993, leur perte directe totale s'élevait à environ 400 millions\$. Même en 1988 et 1989, qui sont connues comme des bonnes années pour cette industrie, ces transporteurs avaient déclaré des pertes directes de 38 millions\$ et 116 millions\$, respectivement, après six mois. La détérioration en 1995 est répartie également entre une augmentation de la perte d'exploitation et une augmentation des intérêts versés.

La désaisonnalisation d'une série chronologique des données permet de décomposer les données en trois parties constitutives à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. Les données mensuelles sur la tendance-cycle des passagers-kilomètres et du revenu direct provisoire sont présentées dans les figures 1.1 et 1.2. Lorsque les fluctuations saisonnières sont éliminées, ces figures montrent des hausses continues dans les opérations, ainsi qu'une baisse dans la rentabilité au cours des dix derniers mois.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

Figure 1.1

Données mensuelles sur la tendance-
cycle des passagers-kilomètres pour
Air Canada et les Lignes aériennes
Canadien International Ltée.

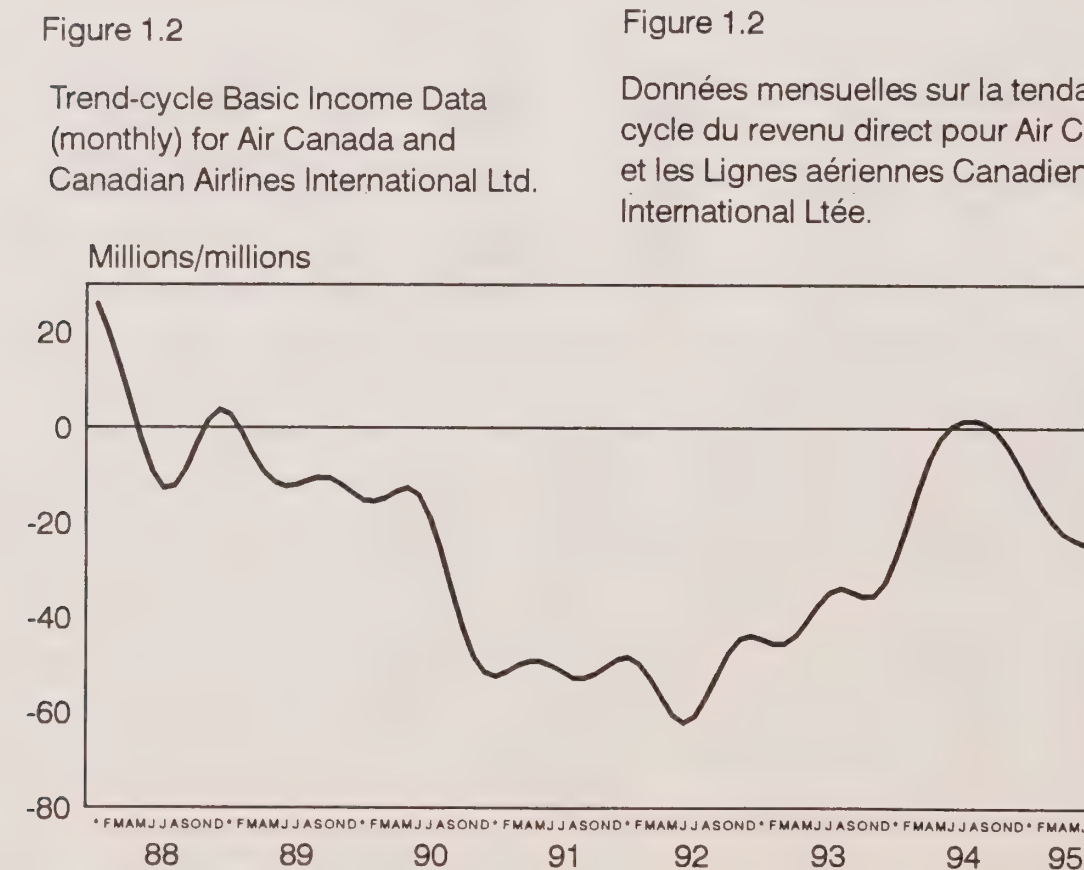
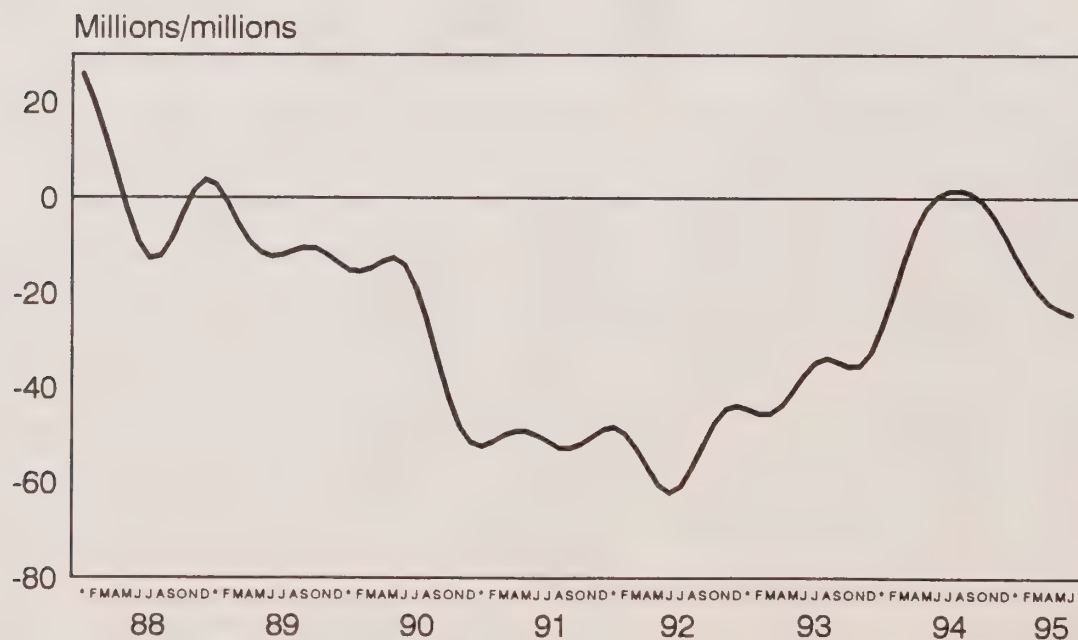


Figure 1.2

Données mensuelles sur la tendance-cycle du revenu direct pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.



SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, July 1995 (Preliminary Data)

Airports - Transport Canada Towers
Aéroports - Tours de Transports Canada

	July 1994	July 1995		July 1995 Itinerant Itinérants Juillet 1995	July 1995 Local Locaux Juillet 1995
	No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford BC	10,710	11,869	10.8	4,407	7,462
Boundary Bay BC	16,357	17,740	8.5	7,018	10,722
Calgary Intl AB	16,975	20,483	20.7	19,151	1,332
Calgary/Springbank AB	11,039	14,149	28.2	4,017	10,132
Chicoutimi/St Honoré QC	18,768	18,821	0.3	15,427	3,394
Edmonton Intl AB	4,884	4,915	0.6	4,545	370
Edmonton Mun AB	9,096	8,743	-3.9	8,657	86
Fort McMurray AB	4,105	2,676	-34.8	1,866	810
Fredericton NB	3,391	3,324	-2.0	2,714	610
Gander Intl NF	5,176	5,890	13.8	4,018	1,872
Halifax Intl NS	10,801	13,483	24.8	10,185	3,298
Hamilton ON	9,264	8,324	-10.1	3,982	4,342
Kelowna BC	6,589	4,626	-29.8	3,536	1,090
Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,759	8,392	8.2	5,036	3,356
Langley BC	6,125	6,766	10.5	2,738	4,028
London ON	8,702	10,064	15.7	5,898	4,166
Moncton NB	8,215	9,535	16.1	5,337	4,198
Montréal/Dorval Intl QC	16,039	16,774	4.6	16,774	-
Montréal/Mirabel Intl QC	4,789	5,228	9.2	4,401	827
Montréal/St Hubert QC	19,017	16,403	-13.7	8,443	7,960
North Bay ON	9,282	7,523	-19.0	3,149	4,374
Shawna ON	6,126	8,901	45.3	3,655	5,246
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,384	..	..	..	..
Port Meadows BC	8,037	7,518	-6.5	3,570	3,948
Prince George BC	5,612	6,181	10.1	3,811	2,370
Québec/Jean Lesage Intl QC	15,454	14,982	-3.1	10,592	4,390
Regina SK	5,754	6,048	5.1	4,832	1,216
Saskatoon/JG Diefenbaker SK	10,156	9,723	-4.3	5,662	4,061
Sault Ste Marie ON	4,002	5,697	42.4	3,383	2,314
Sherbrooke Intl QC	3,991	3,471	-13.0	2,789	682
St John's NF	5,201	5,214	0.2	3,841	1,373
St-Jean QC	6,183	6,523	5.5	2,033	4,490
St-Johns ON	5,528	5,543	0.3	3,831	1,712
Thunder Bay ON	5,824	6,192	6.3	4,186	2,006
Toronto City Centre ON	11,124	12,353	11.0	6,713	5,640
Toronto/Buttonville ON	12,973	14,671	13.1	7,391	7,280
Toronto/LB Pearson Intl ON	25,811	30,297	17.4	30,297	-
Tripoli-d'Or QC	1,764	2,083	18.1	1,967	116
Vancouver Harbour BC	6,857	6,615	-3.5	5,357	1,258
Vancouver Intl BC	28,758	30,484	6.0	30,484	-
Victoria Intl BC	17,748	16,153	-9.0	11,095	5,058
Winnipeg AB	7,068	6,648	-5.9	1,404	5,244
Whitehorse YT	6,662	6,727	1.0	3,377	3,350
Windsor ON	7,746	9,512	22.8	3,598	5,914
Winnipeg Intl MB	13,667	14,099	3.2	11,217	2,882
Winnipeg/St Andrews MB	10,871	12,470	14.7	3,174	9,296
Yellowknife NT	11,250	6,594	-41.4	3,718	2,876

Total (46) 451,250 ⁽¹⁾ 470,427 4.2 313,276 157,151

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, juillet 1995 (données provisoires)

Airports - Transport Canada Towers
Aéroports - Tours de Transports Canada

	July 1994	July 1995	Change July 1995/1994 Variation Juillet	July 1995 Itinerant Itinérants Juillet 1995	July 1995 Local Locaux Juillet 1995
	No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford BC	10,710	11,869	10.8	4,407	7,462
Boundary Bay BC	16,357	17,740	8.5	7,018	10,722
Calgary Intl AB	16,975	20,483	20.7	19,151	1,332
Calgary/Springbank AB	11,039	14,149	28.2	4,017	10,132
Chicoutimi/St Honoré QC	18,768	18,821	0.3	15,427	3,394
Edmonton Intl AB	4,884	4,915	0.6	4,545	370
Edmonton Mun AB	9,096	8,743	-3.9	8,657	86
Fort McMurray AB	4,105	2,676	-34.8	1,866	810
Fredericton NB	3,391	3,324	-2.0	2,714	610
Gander Intl NF	5,176	5,890	13.8	4,018	1,872
Halifax Intl NS	10,801	13,483	24.8	10,185	3,298
Hamilton ON	9,264	8,324	-10.1	3,982	4,342
Kelowna BC	6,589	4,626	-29.8	3,536	1,090
Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,759	8,392	8.2	5,036	3,356
Langley BC	6,125	6,766	10.5	2,738	4,028
London ON	8,702	10,064	15.7	5,898	4,166
Moncton NB	8,215	9,535	16.1	5,337	4,198
Montréal/Dorval Intl QC	16,039	16,774	4.6	16,774	-
Montréal/Mirabel Intl QC	4,789	5,228	9.2	4,401	827
Montréal/St Hubert QC	19,017	16,403	-13.7	8,443	7,960
North Bay ON	9,282	7,523	-19.0	3,149	4,374
Shawna ON	6,126	8,901	45.3	3,655	5,246
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,384	..	..	..	..
Port Meadows BC	8,037	7,518	-6.5	3,570	3,948
Prince George BC	5,612	6,181	10.1	3,811	2,370
Québec/Jean Lesage Intl QC	15,454	14,982	-3.1	10,592	4,390
Regina SK	5,754	6,048	5.1	4,832	1,216
Saskatoon/JG Diefenbaker SK	10,156	9,723	-4.3	5,662	4,061
Sault Ste Marie ON	4,002	5,697	42.4	3,383	2,314
Sherbrooke Intl QC	3,991	3,471	-13.0	2,789	682
St John's NF	5,201	5,214	0.2	3,841	1,373
St-Jean QC	6,183	6,523	5.5	2,033	4,490
St-Johns ON	5,528	5,543	0.3	3,831	1,712
Thunder Bay ON	5,824	6,192	6.3	4,186	2,006
Toronto City Centre ON	11,124	12,353	11.0	6,713	5,640
Toronto/Buttonville ON	12,973	14,671	13.1	7,391	7,280
Toronto/LB Pearson Intl ON	25,811	30,297	17.4	30,297	-
Tripoli-d'Or QC	1,764	2,083	18.1	1,967	116
Vancouver Harbour BC	6,857	6,615	-3.5	5,357	1,258
Vancouver Intl BC	28,758	30,484	6.0	30,484	-
Victoria Intl BC	17,748	16,153	-9.0	11,095	5,058
Winnipeg AB	7,068	6,648	-5.9	1,404	5,244
Whitehorse YT	6,662	6,727	1.0	3,377	3,350
Windsor ON	7,746	9,512	22.8	3,598	5,914
Winnipeg Intl MB	13,667	14,099	3.2	11,217	2,882
Winnipeg/St Andrews MB	10,871	12,470	14.7	3,174	9,296
Yellowknife NT	11,250	6,594	-41.4	3,718	2,876

Total (46) 451,250 ⁽¹⁾ 470,427 4.2 313,276 157,151

Excludes Ottawa/Macdonald Cartier Intl ON.

¹ Exclut Ottawa/Macdonald Cartier Intl ON.

For more information, please contact Mike Paju (819-997-6185).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Passenger Air Travel Within and Between
Provinces/Territories (Scheduled Air Carriers¹), 1994

Province or Territory / Province ou Territoire	BC	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NS	PE	NF	YK	NT
Passengers - Passagers												
BC	868,700											
AB	831,190	433,450										
SK	149,800	145,810	8,240									
MB	157,340	180,980	73,820	51,480								
ON	892,090	736,650	200,200	388,420	1,201,750							
QC	190,320	147,350	28,580	70,160	1,262,780	355,700						
NB	20,650	22,980	5,580	10,690	188,940	84,400	...					
NS	60,210	55,290	10,040	20,420	391,460	106,180	58,690	39,000				
PE	3,550	4,530	920	1,970	48,190	9,920	1,600	26,840	...			
NF	18,440	21,070	2,640	7,520	182,960	61,120	31,770	122,350	7,080	105,050		
YK	46,400	13,400	1,470	1,660	10,430	1,590	...	...	...	...	...
NT	15,360	53,580	2,800	4,310	13,120	7,380	...	1,880	...	1,640	...	27,870
Total: 10,312,520												

SECTION 3 - TABLE 3.2

Passenger Air Travel Within and Between
Provinces/Territories (Scheduled Air Carriers¹), 1993

Province or Territory / Province ou Territoire	BC	AB	SK	MB	ON	QC	NB	NS	PE	NF	YK	NT
Passengers - Passagers												
BC	883,180											
AB	855,030	427,090										
SK	152,560	150,600	12,690									
MB	156,390	178,370	69,850	51,320								
ON	827,780	728,130	205,530	379,040	1,190,060							
QC	179,190	147,720	29,000	68,550	1,287,470	399,580						
NB	17,340	21,590	4,560	9,530	187,210	80,030	...					
NS	49,860	49,430	10,670	18,930	394,480	102,300	56,070	38,030				
PE	4,040	4,100	720	1,830	49,760	8,160	1,740	21,930	...			
NF	16,090	17,890	2,420	5,250	168,280	55,320	30,460	113,690	6,090	101,180		
YK	45,290	14,130	1,970	2,180	11,310	1,860	...	...	...	...	...
NT	13,600	50,470	2,760	4,750	13,950	9,440	1,020	2,560	...	1,610	...	26,050
Total : 10,233,590												

¹ Canadian Level I and Level II air carriers which offer scheduled flights are required to participate in the Passenger Origin and Destination Survey if they transported at least 300,000 revenue passengers in each of the two calendar years immediately preceding the reporting year.

In Tables 2.1 and 2.2, domestic inter-city air passenger counts by directional origin and destination have been aggregated to provide a provincial/territorial perspective of passengers using scheduled air services.

¹ Les transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II qui offrent des services réguliers sont tenus de participer à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers s'ils ont transporté au moins 300 000 passagers payants à chacune des deux années civiles précédant immédiatement l'année de déclaration.

Les tableaux 2.1 et 2.2 montrent le nombre de passagers aériens sur des vols interurbains intérieurs, selon l'origine et la destination du voyage simple. Les données ont été agrégées pour fournir une perspective provinciale/territoriale des passagers utilisant des services réguliers.

In both 1993 and 1994, the greatest volume of inter-provincial/territorial air passengers travelled between the two provinces with the largest populations: Ontario and Quebec. However, in 1994, 24,690 fewer passengers travelled between these two provinces than in 1993. The number of passengers travelling between Toronto and Montreal decreased by 12,330 during this time period.

Passenger counts increased the most for air travel between Ontario and British Columbia. Sixty-four thousand more passengers travelled between these two provinces in 1994 than in 1993. The number of passengers travelling between Toronto and Vancouver increased by 31,180 during this time period. The largest decrease in passengers was for travel within Quebec, where 43,880 fewer passengers made trips in 1994 than did in 1993.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386)

En 1993 et en 1994, le trafic de passagers aériens sur des vols inter-provinciaux/territoriaux le plus élevé a été observé entre les deux provinces détenant les plus grandes populations: l'Ontario et le Québec. Cependant, 24 690 passagers de moins ont voyagé entre ces deux provinces en 1994 comparativement à 1993. Le nombre de passagers qui ont voyagé entre Toronto et Montréal a diminué de 12 330 durant cette période.

C'est entre l'Ontario et la Colombie-Britannique que les plus importantes augmentations du nombre de passagers pour des voyages aériens ont été observées. Soixante-quatre milles passagers de plus ont voyagé entre ces deux provinces en 1994 comparativement à 1993. Le nombre de passagers voyageant entre Toronto et Vancouver a augmenté de 31 180 durant cette période. C'est à l'intérieur du Québec que les plus fortes diminutions du nombre de passagers pour les voyages aériens ont été enregistrées. En 1994, 43 880 passagers de moins ont voyagé comparativement à 1993.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministère de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 10

Vol. 27, N° 10

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) flew a record high 5.2 billion passenger-kilometres on scheduled routes in July 1995. The previous monthly high was 5.1 billion in August 1994.

Available on CANSIM: Matrix 385

- Total passenger-kilometres flown by the 22 Level I and II Canadian air carriers increased by 11% in the first quarter of 1995 when compared to the same quarter of 1994. Air Canada and CAIL reported substantial increases in scheduled services, while the rest of the Canadian carriers reported the bulk of their increases in charter services. Domestic and transborder service increases were in the 5% range, while other international services increased by 18%.
- Fewer passengers (14,000) travelled between Canada and Florida on scheduled flights during the first three months of 1995 than during the same time period in 1994.
- In 1994, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 6% compared to 1993. During the first quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 4% compared to the first quarter of 1994.
- The average domestic fare paid in 1994 was a record \$200, up by 4% from the previous record of \$191 in 1993.

Recent release

- **Air Charter Statistics, Annual, 1994** (Catalogue No. 51-207)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- En juillet 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont réalisé 5,2 milliards de passagers-kilomètres sur les routes régulières. Ceci représente un sommet qui dépasse le dernier record mensuel de 5,1 milliards, établi en août 1994.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Durant le premier trimestre de 1995, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés par les 22 transporteurs aériens canadiens de niveau I et II a augmenté de 11% par rapport au même trimestre de 1994. Air Canada et LACI ont enregistré des hausses substantielles dans les services réguliers, pendant que le reste des transporteurs canadiens ont déclaré leurs plus fortes augmentations pour les services d'affrètement. Les augmentations enregistrées par les services intérieurs et transfrontaliers se situaient à environ 5%, tandis que les services du secteur autre international ont progressé de 18%.
- Au cours des trois premiers mois de 1995, moins de passagers (14 000) ont voyagé entre le Canada et la Floride sur des vols réguliers comparativement à la même période en 1994.
- En 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 6% comparativement à 1993. Durant le premier trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 4% comparativement au premier trimestre de 1994.
- En 1994, le tarif moyen intérieur s'élevait à 200\$, soit un niveau record. Ce montant représente une hausse de 4% par rapport au tarif moyen record de 191\$ observé en 1993.

Mise en circulation récente

- **Statistiques des affrètements aériens, Annuel, 1994** (n° 51-207 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), July 1995
(Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	July	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1995 Juillet	Variation par rapport à l'année précédente	1995 Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1 125	5.2	6 609	4.8	Réguliers - Intérieur
- International	811	9.0	4 359	8.9	- International
- Total	1 936	6.8	10 968	6.4	- Total
Charter	41	-33.9	706	-23.5	Affrètements
Total	1 977	5.4	11 674	3.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 816 506	8.4	9 725 372	7.1	Réguliers - Intérieur
- International	3 430 945	9.1	16 793 118	9.6	- International
- Total	5 247 452	8.9	26 518 490	8.7	- Total
Charter	82 776	-34.1	1 603 894	-27.0	Affrètements
Total	5 330 229	7.8	28 122 385	5.7	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	7 579 363	12.7	42 620 469	14.8	Réguliers
Charter	122 667	-19.7	2 142 352	-22.1	Affrètements
Total	7 702 030	12.0	44 762 821	12.2	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	69.2	...	62.2	...	Réguliers %
Charter %	67.5	...	74.9	...	Affrètements %
Total %	69.2	...	62.8	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	33 949	-1.4	220 914	-4.7	Réguliers
Charter	114	63.6	1 475	84.9	Affrètements
Total	34 063	-1.3	222 389	-4.4	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	157 370	13.4	974 938	10.6	Réguliers
Charter	468	75.4	4 912	77.3	Affrètements
Total	157 839	13.6	979 851	10.8	Total
Hours flown	65	10.2	409	10.2	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	329 575	10.1	1 953 542	10.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) flew a record high 5.2 billion passenger-kilometres on scheduled routes in July 1995. The previous monthly high was 5.1 billion in August 1994. Air carrier operations are seasonal, with peaks in August and troughs in November. Both the July 1995 operations and the year-to-date operations were up almost 9% over the same periods of the previous year.

En juillet 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont réalisé 5,2 milliards de passagers-kilomètres sur les routes régulières. Ceci représente un sommet qui dépasse le dernier record mensuel de 5,1 milliards, établi en août 1994. Les opérations des transporteurs aériens sont saisonnières, atteignant des sommets au mois d'août et des périodes creuses en novembre. Au niveau des opérations, les résultats pour juillet 1995 et pour les sept premiers mois de 1995 ont présenté une hausse de presque 9% par rapport aux périodes comparables de l'année précédente.

OPERATING STATISTICS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I & II,
January-March 1995

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux
I & II, Janvier-mars 1995

		Total		Level IA		Levels IB-II	
				Niveau IA		Niveaux IB-II	
		Change		Change		Change	
		1995	Variation	1995	Variation	1995	Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
II Services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		22	4.8	2	-	20	5.3
Passengers - Passagers		7 837	5.9	4 647	2.2	3 19	11.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	142 894	19.3	95 157	-1.1	47 737	103.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		15 858 118	10.9	10 851 831	5.2	5 006 287	25.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 585 812	10.9	1 085 183	5.2	500 629	25.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		454 625	16.6	409 282	10.5	45 343	129.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 040 437	12.1	1 494 465	6.6	545 972	30.5
Hours flown - Heures de vol		327	11.7	173	11.5	154	12.0
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		5 949	4.3	4 208	6.5	1 741	-0.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	118 113	10.4	94 289	-1.6	23 824	113.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		10 578 126	10.3	9 791 859	10.8	786 267	4.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 057 813	10.3	979 186	10.8	78 627	4.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		423 374	12.5	406 528	10.2	16 846	125.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 481 187	10.9	1 385 714	10.6	95 473	15.0
Hours flown - Heures de vol		272	10.3	158	14.0	113	5.4
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 888	11.3	439	-26.3	1 449	31.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	24 781	93.1	868	91.5	23 913	93.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 279 992	12.0	1 059 972	-28.5	4 220 020	30.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		527 999	12.0	105 997	-28.5	422 002	30.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		31 251	126.4	2 754	83.0	28 497	131.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		559 250	15.3	108 751	-27.4	450 499	34.3
Hours flown - Heures de vol		55	19.3	15	-10.2	41	35.4

Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

OPERATING STATISTICS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

TABLE 2.2

TABLEAU 2.2

Operating Statistics by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I & II, January-March 1995

Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I & II, Janvier-mars 1995

		Domestic		Transborder		Other International	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		Change		Change		Change	
		1995		1995		1995	
		Variation		Variation		Variation	
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		4 397	3.2	1 803	3.8	1 637	16.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	86 854	31.0	12 873	-11.0	43 168	10.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 686 000	6.3	3 730 000	4.8	7 440 000	17.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		468 563	6.3	373 000	4.8	744 000	17.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		130 758	22.7	40 118	-3.1	283 284	17.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		600 321	9.6	413 000	4.0	1 027 000	17.4
Hours flown - Heures de vol		210	11.1	57	2.8	60	24.2
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		4 172	2.5	1 044	8.4	733	8.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	63 983	11.9	11 841	4.0	42 289	10.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 220 000	6.3	1 880 000	8.7	4 470 000	14.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		422 000	6.3	188 000	8.7	447 000	14.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		105 000	6.2	36 909	-1.2	281 000	17.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		528 000	6.5	225 000	7.1	728 000	15.7
Hours flown - Heures de vol		194	9.0	39	3.9	39	25.6
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		225	18.0	759	-2.0	904	23.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	22 871	150.0	1 032	-66.6	879	47.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		466 000	6.4	1 850 000	1.1	2 970 000	21.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		46 563	6.4	185 000	1.1	297 000	21.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		25 758	232.5	3 209	-21.0	2 284	14.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		72 321	40.4	188 000	0.5	299 000	21.5
Hours flown - Heures de vol		15	8.0	18	0.5	22	21.8

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

OPERATING STATISTICS

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

TABLE 2.3

TABLEAU 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA,
January-March 1995

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau
IA, Janvier-mars 1995

Air Canada				Canadian Airlines Int'l Ltd.			
				Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée			
				Change	Change		
				1994	1995	1995	
				Variation	Variation		
				'000	'000	%	
				'000	'000	%	
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 707	2 872	6.1	1 839	1 775	-3.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	59 954	56 326	-6.1	36 302	38 831	7.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 312 239	5 801 008	9.2	5 005 792	5 050 823	0.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		531 224	580 101	9.2	500 579	505 082	0.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		223 753	237 844	6.3	146 531	171 438	17.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		754 977	817 945	8.3	647 110	676 520	4.5
Hours flown - Heures de vol		87	99	14.4	68	74	7.7
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		2 449	2 716	10.9	1 502	1 492	-0.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	59 555	55 598	-6.6	36 247	38 691	6.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 594 496	5 368 799	16.9	4 241 452	4 423 060	4.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		7 600 017	9 352 804	23.1	6 677 559	7 575 815	13.5
Passenger load factor - Coefficient de remplissage	%	60	57	-5.0	64	58	-8.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		459 450	536 880	16.9	424 145	442 306	4.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		222 356	235 339	5.8	146 424	171 189	16.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		681 805	772 219	13.3	570 569	613 495	7.5
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		1 207 068	1 439 156	19.2	972 476	1 111 318	14.3
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	56	54	-5.0	59	55	-5.9
Hours flown - Heures de vol		81	95	16.6	58	64	10.4
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		258	156	-39.7	337	283	-16.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	398	729	82.9	55	140	153.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		717 743	432 209	-39.8	764 340	627 763	-17.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		71 774	43 221	-39.8	76 434	62 776	-17.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		1 397	2 505	79.3	108	249	130.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		73 172	45 726	-37.5	76 542	63 025	-17.7
Hours flown - Heures de vol		6	5	-16.1	11	10	-6.9

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.4

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, First Quarter 1995

TABLEAU 2.4

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - Premier trimestre 1995

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	2 716	1 492	942	669
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	10.9	-0.7	-1.6	-5.4
Market share - Part du marché	%	46.7	25.6	16.2	11.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	5 369	4 423	425	317
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.9	4.3	4.3	1.3
Market share - Part du marché	%	51.0	42.0	4.0	3.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	9 353	7 576	885	696
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	23.1	13.5	1.7	-4.1
Market share - Part du marché	%	50.5	40.9	4.8	3.8
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	601	452	131	83
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	14.6	8.3	9.4	-3.1
Market share - Part du marché	%	47.4	35.7	10.3	6.5
Hours flown - Heures de vol	'000	95	64	64	38
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.6	10.4	-	-4.8
Market share - Part du marché	%	37.7	25.5	21.6	15.3
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	3 658	2 161	4 208	1 611
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	7.4	-2.2	6.5	-3.2
Market share - Part du marché	%	62.9	37.1	72.3	27.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	5 794	4 740	9 792	742
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.8	4.1	10.8	3.0
Market share - Part du marché	%	55.0	45.0	93.0	7.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	10 238	8 272	16 929	1 582
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	20.9	11.7	18.6	-1.0
Market share - Part du marché	%	55.3	44.7	91.5	8.5
Passenger revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	731	535	1 053	213
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	13.6	6.3	11.8	4.2
Market share - Part du marché	%	57.7	42.3	83.2	16.8
Hours flown - Heures de vol	'000	149	102	158	92
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	9.9	4.2	14.0	-2.1
Market share - Part du marché	%	59.3	40.7	63.2	36.8

¹ Year-over-year change

¹ Variation par rapport à l'année précédente

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1994 and 1995, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1994 et 1995, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, August 1995 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, août 1995 (données provisoires)

Airports - Transport Canada Towers	August 1994	August 1995	Change August 1995/1994	August 1995 Itinerant	August 1995 Local
Aéroports - Tours de Transports Canada	Août	Août	Variation Août	Août 1995	Août 1995
	No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford BC	10,877	11,623	6.9	5,227	6,396
Boundary Bay BC	16,123	18,109	12.3	6,487	11,622
Calgary Intl AB	17,407	20,580	18.2	19,134	1,446
Calgary/Springbank AB	8,427	12,418	47.4	3,691	8,727
Chicoutimi/St Honoré QC	13,931	12,073	-13.3	7,611	4,462
Edmonton Intl AB	5,022	4,718	-6.1	4,542	176
Edmonton Mun AB	9,503	8,616	-9.3	8,564	52
Fredericton NB	3,707	3,609	-2.6	2,959	650
Gander Intl NF	4,541	4,607	1.5	3,651	956
Halifax Intl NS	10,781	12,174	12.9	10,212	1,962
Hamilton ON	8,643	8,093	-6.4	4,227	3,866
Kelowna BC	5,449	4,261	-21.8	3,431	830
Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,806	7,649	-2.0	4,489	3,160
Langley BC	5,539	6,724	21.4	2,840	3,884
London ON	8,135	10,260	26.1	6,252	4,008
Moncton NB	5,998	6,432	7.2	4,904	1,528
Montréal/Dorval Intl QC	16,483	17,588	6.7	17,588	-
Montréal/Mirabel Intl QC	4,705	5,090	8.2	4,294	796
Montréal/St Hubert QC	18,239	18,739	2.7	9,575	9,164
North Bay ON	5,541	5,411	-2.3	3,045	2,366
Shawwa ON	4,886	8,479	73.5	3,583	4,896
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	11,748	14,816	26.1	11,237	3,579
Pitt Meadows BC	7,613	6,766	-11.1	3,474	3,292
Prince George BC	5,736	5,007	-12.7	3,441	1,566
Québec/Jean Lesage Intl QC	12,826	14,829	15.6	12,341	2,488
Regina SK	5,971	5,936	-0.6	4,496	1,440
Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,066	7,397	-8.3	5,499	1,898
Sault Ste Marie ON	5,106	5,042	-1.3	3,100	1,942
Sept-Îles QC	3,502	3,189	-8.9	2,809	380
St John's NF	5,016	5,314	5.9	3,984	1,330
St-Jean QC	3,699	3,883	5.0	2,671	1,212
Sudbury ON	5,162	7,403	43.4	4,573	2,830
Sunder Bay ON	6,232	6,292	1.0	4,966	1,326
Toronto City Centre ON	9,302	13,233	42.3	6,836	6,397
Toronto/Buttonville ON	13,565	15,301	12.8	7,323	7,978
Toronto/LB Pearson Intl ON	27,367	31,427	14.8	31,427	-
Val-d'Or QC	1,616	2,957	83.0	2,729	228
Vancouver Harbour BC	7,177	6,890	-4.0	5,736	1,154
Vancouver Intl BC	32,057	..	..	..	..
Victoria Intl BC	17,464	16,036	-8.2	11,290	4,746
Winnipeg Intl MB	6,094	7,503	23.1	1,467	6,036
Whitehorse YT	5,703	4,054	-28.9	2,720	1,334
Windsor ON	5,378	5,802	7.9	2,780	3,022
Winnipeg Intl MB	15,300	14,153	-7.5	11,201	2,952
Winnipeg/St Andrews MB	7,657	8,116	6.0	2,574	5,542
Yellowknife NT	9,059	6,227	-31.3	3,573	2,654
Total (45)	398,102 ¹	424,826	6.7	288,553	136,273

Excludes Vancouver Intl BC.

¹ Exclut Vancouver Intl CB.

For more information, please contact Mike Paju (819-997-6185).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 - TABLE 4.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics.
First Quarter 1995 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre de 1995 (données provisoires)

Rank 1995 Rang	City-Pairs - Paire de villes	First Quarter 1994 Premier trimestre	First Quarter 1995 Premier trimestre	Change First Quarter 1995/1994 Variation Premier trimestre
		No-Nbre		%
1.	New York - Toronto	151,770	152,810	0.6
2.	Montréal - New York	62,280	70,120	12.5
3.	Chicago - Toronto	62,560	66,640	6.5
4.	Miami - Toronto	63,790	61,900	-2.9
5.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	65,180	56,090	-13.9
6.	Los Angeles - Toronto	56,990	51,210	-10.1
7.	Los Angeles - Vancouver	38,680	45,220	16.9
8.	Boston - Toronto	42,360	44,590	5.2
9.	San Francisco - Toronto	37,940	39,150	3.1
10.	Miami - Montréal	31,980	37,330	16.7
11.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	25,450	26,940	5.8
12.	San Francisco - Vancouver	26,060	26,870	3.1
13.	Calgary - Los Angeles	25,930	24,930	-3.8
14.	Philadelphia - Toronto	23,150	24,290	4.9
15.	Boston - Montréal	21,920	24,200	10.4
16.	Chicago - Montréal	21,760	22,460	3.2
17.	Orlando - Toronto	19,870	22,390	12.6
18.	Los Angeles - Montréal	21,190	20,820	-1.7
19.	Atlanta - Toronto	20,900	20,230	-3.2
20.	Detroit - Toronto	20,370	20,120	-1.2
21.	Montréal - Tampa/St. Petersburg	20,700	19,680	-4.9
22.	Phoenix - Toronto	20,110	19,190	-4.5
23.	Toronto - Washington/Baltimore ¹	11,500	14,910	29.6
24.	Ft. Lauderdale - Montréal	12,520	14,880	18.8
25.	New York - Vancouver	12,680	14,430	13.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		917,640	941,400	2.5
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,045,380	2,052,620	0.3

Fourteen thousand fewer passengers travelled between Canada and Florida on scheduled flights² during the first three months of 1995 than did during the same time period in 1994. Tampa/St.Petersburg was the Florida sunspot which experienced the largest decline in passengers on scheduled flights. First quarter passenger counts for travel between Canada and Tampa/St.Petersburg were 145,670, 124,400 and 110,480 for 1993, 1994 and 1995, respectively.

While passenger counts for scheduled services between Canada and Florida declined from 415,400 in the first quarter of 1994 to 400,750 in the same period in 1995, passenger counts for charter flights declined by more than seventy-eight thousand from 530,062 to 451,533³.

For further information, please contact Carol Guduz (819-997-1386).

¹ Figures for the first quarter of 1994 do not include the American air carrier Business Express.

² Passengers on scheduled flights provided by (i) Canadian Level I and Level II air carriers which transported at least 300,000 revenue passengers in each of the two preceding calendar years and (ii) certificated American air carriers which operate aircraft with maximum passenger capacities of more than 60 seats.

³ Statistics Canada, Charter On-flight Origin and Destination Survey.

Au cours des trois premiers mois de 1995, quatorze mille passagers de moins ont voyagé entre le Canada et la Floride sur des vols réguliers² comparativement à la même période en 1994. Tampa/St.Petersburg était le lieu de villégiature de la Floride qui a connu la plus importante diminution du nombre de passagers sur des vols réguliers. Les nombres de passagers lors du premier trimestre pour les voyages entre le Canada et Tampa/St.Petersburg étaient 145 670, 124 400 et 110 480 pour 1993, 1994 et 1995, respectivement.

Tandis que le nombre de passagers pour des vols réguliers entre le Canada et la Floride a diminué, passant de 415 400 durant le premier trimestre de 1994 à 400 750 durant la même période en 1995. Le nombre de passagers voyageant sur des vols d'affrètement a diminué de plus de soixante dix-huit mille, passant de 530 062 à 451 533³.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Guduz (819-997-1386).

¹ Les chiffres du premier trimestre de 1994 ne comprennent pas le transporteur aérien américain Business Express.

² Passagers sur des vols réguliers fournis par (i) les transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II qui ont transporté au moins 300 000 passagers payants à chacune des deux années civiles précédentes, et (ii) les transporteurs aériens américains autorisés qui exploitent des aéronefs offrant une capacité maximale de plus de 60 sièges.

³ Statistique Canada, Enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés.

SECTION 5 - TABLE 5.1

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. Annual 1992 to 1994

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Transporteurs aériens canadiens et étrangers. Annuel 1992-1994

Region	Year 1992 Année	Year 1993 Année	Year 1994 Année	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation	Région
				%	%	
Africa	2,359	2,727	3,866	15.6	41.8	Afrique
Asia	2,269	4,529	-	99.6	--	Asie
Europe	1,055,084	1,011,395	1,194,897	-4.1	18.1	Europe
Pacific	-	115	-	--	--	Pacifique
Southern	1,539,528	1,660,881	1,781,268	7.9	7.2	Sud
United States	2,125,925	2,117,587	2,084,556	-0.4	-1.6	États-Unis
Grand Total	4,725,165	4,797,234	5,064,587	1.5	5.6	Grand Total

TRAFFIC

In 1994, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 5.6% compared to 1993. Traffic increased in all regions, except for the United States.

Europe

In 1994, 1,194,897 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 3.1% compared to the 1,011,395 passengers carried in 1993. The United Kingdom, which is Europe's major charter market, showed an increase of 22.2% compared to 1993, with 395,676 passengers in 1994. France, the second largest charter market for Europe, showed an increase of 23.8% over 1993, with 390,060 passengers in 1994.

Southern

In 1994, the Southern region showed an increase of 7.2% compared to 1993 with 1,781,268 passengers. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians to the South with an increase of 2.0% over 1993, to total 633,147 passengers. The Dominican Republic was in second place with 270,450 charter passengers, which represented a decrease of 9.1% compared to the 297,639 passengers registered in 1993. Cuba, the third major charter market of the South region, showed a decrease of 11.3%, going from 249,150 passengers in 1993 to 220,899 in 1994. Finally, the charter market of Netherlands Antilles, which became part of the group of the four major South markets in 1992, reached its highest point in 1994 with 128,515 passengers. This represented an increase of 50.8% compared to 1993.

United States

From 1993 to 1994, the United States region reported a decrease of 1.6%, to represent 2,084,556 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered a decrease of 3.6%, going from 1,258,513 passengers in 1993 to 1,087,844 passengers in 1994. Florida represented 52.2% of the charter market for the Canadians in the United States region, which represented a decrease of 7.2 percentage points compared to its 9.4% share held in 1993. Nevada, in 1994, kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, with an increase of 9.9% compared to 1993. With 592,376 passengers, Nevada represented 28.4% of the American charter market.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

TRAFIC

En 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 5,6% comparativement à 1993. Toutes les principales régions d'affrètement ont présenté des augmentations de trafic à l'exception des États-Unis.

- Europe

En 1994, 1 194 897 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une hausse de 18,1% par rapport aux 1 011 395 passagers transportés en 1993. Le Royaume-Uni, le principal marché nolisé de l'Europe, a présenté une hausse de 22,2% par rapport à 1993, le nombre de passagers s'établissant à 395 676 en 1994. La France, le deuxième marché nolisé en importance pour l'Europe, a présenté une hausse de 23,8% comparativement à 1993, atteignant ainsi 390 060 passagers en 1994.

- Sud

En 1994, la région du Sud a présenté une hausse de 7,2% par rapport à 1993 avec un nombre total de passagers de 1 781 268. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 2,0% par rapport à 1993 pour un total de 633 147 passagers. La République Dominicaine s'est classée en deuxième position avec 270 450 passagers nolisés, ce qui a représenté une diminution de 9,1% en comparaison aux 297 639 passagers obtenus en 1993. Cuba, le troisième principal marché nolisé du Sud, a enregistré une baisse de 11,3%, le nombre de passagers passant de 249 150 en 1993 à 220 899 en 1994. Finalement, le marché nolisé des Antilles Néerlandaises, qui fait partie depuis 1992 des quatre principaux marchés nolisés du Sud, a atteint un sommet en 1994 avec 128 515 passagers, soit une augmentation de 50,8% par rapport à 1993.

- États-Unis

De 1993 à 1994, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 1,6% pour atteindre 2 084 556 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 3,6%, le nombre de passagers passant de 1 258 513 en 1993 à 1 087 844 en 1994. La Floride a représenté 52,2% du marché nolisé pour les Canadiens dans la région des États-Unis. Cette part a subi une baisse de 7,2 points de pourcentage par rapport à la part de 59,4% qu'elle détenait en 1993. En 1994, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, avec une hausse de 9,9% par rapport à 1993, pour atteindre 592 376 passagers. Le Nevada a représenté 28,4% du marché nolisé américain.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

TABLE 5.2

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. First Quarters 1993 to 1995 (Preliminary Data for 1995)

Region	First Quarter 1993 Premier trimestre	First Quarter 1994 Premier trimestre	First Quarter 1995 Premier trimestre	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Africa	367	722	1,220	96.7	69.0	Afrique
Asia	425	-	179	--	--	Asie
Europe	42,597	30,378	27,775	-28.7	-8.6	Europe
Southern	894,863	954,138	964,536	6.6	1.1	Sud
United States	962,618	902,926	827,971	-6.2	-8.3	États-Unis
Grand Total	1,900,870	1,888,164	1,821,681	-0.7	-3.5	Grand Total

TRAFFIC

During the first quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 3.5% compared to the first quarter of 1994.

- Europe

In the first quarter of 1995, 27,775 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented a decrease of 8.6% compared to the 30,378 passengers carried in the same period in 1994. For the first quarter of 1995, Portugal was the largest European charter market with 9,476 passengers. The United Kingdom showed a decrease of 38.3% compared to the same period in 1994. The number of passengers went from 5,822 to 3,591 in 1995. France showed a decrease of 45.4% over 1994, with 2,062 passengers in 1995.

- Southern

During the first quarter of 1995, the Southern region experienced an increase of 1.1% with 964,536 passengers. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians travelling to the South with an increase of 0.2% over 1994, to total 387,893 passengers. The Dominican Republic was in second place with 153,070 charter passengers. This was an increase of 12.4% compared to the 136,183 passengers registered during the first quarter of 1994. Cuba, the third major charter market of the Southern region, also showed an increase in the first quarter of 1995. This destination went from 102,308 passengers to 115,945 passengers, to represent an increase of 13.3% compared to the same period in 1994. Finally, the charter market of the Netherlands Antilles showed 60,028 passengers. This represented an increase of 6.6% in comparison to 56,323 passengers registered during the same period in the previous year.

- United States

During the first quarter of 1995, the United States region reported a decrease of 8.3%, with 827,971 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered a decrease of 14.8%, going from 530,062 passengers in 1994 to 451,533 passengers in 1995. During the same period in 1995, Nevada kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, with 179,440 passengers. Meanwhile, this number of passengers represented a decrease of 12.1% over the same quarter in 1994.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

TABLEAU 5.2

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Transporteurs aériens canadiens et étrangers. Premiers trimestres 1993-1995 (données provisoires pour 1995)

Region	First Quarter 1993 Premier trimestre	First Quarter 1994 Premier trimestre	First Quarter 1995 Premier trimestre	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Africa	367	722	1,220	96.7	69.0	Afrique
Asia	425	-	179	--	--	Asie
Europe	42,597	30,378	27,775	-28.7	-8.6	Europe
Southern	894,863	954,138	964,536	6.6	1.1	Sud
United States	962,618	902,926	827,971	-6.2	-8.3	États-Unis
Grand Total	1,900,870	1,888,164	1,821,681	-0.7	-3.5	Grand Total

TRAFIC

Durant le premier trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 3,5% comparativement au premier trimestre de 1994.

- Europe

Lors du premier trimestre de 1995, 27 775 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une baisse de 8,6% par rapport aux 30 378 passagers transportés lors de la même période en 1994. Pour ce trimestre, le Portugal a été le marché le plus important de l'Europe avec 9 476 passagers. Le Royaume-Uni a présenté une baisse de 38,3% par rapport à la même période en 1994, le nombre de passagers passant de 5 822 à 3 591 en 1995. Quant à la France, elle a présenté une baisse de 45,4% comparativement à 1994, atteignant ainsi 2 062 passagers en 1995.

- Sud

Lors du premier trimestre de 1995, le Sud a présenté une augmentation de 1,1% en récoltant 964 536 passagers. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 0,2% par rapport au premier trimestre de 1994 pour un total de 387 893 passagers. La République Dominicaine s'est classée en deuxième position avec 153 070 passagers nolisés, ce qui a représenté une augmentation de 12,4% par rapport aux 136 183 passagers enregistrés lors du premier trimestre de 1994. Cuba, le troisième principal marché nolisé du Sud, a, lui aussi, présenté une hausse durant le premier trimestre de 1995. Cette destination est passée de 102 308 passagers à 115 945 passagers, pour représenter une augmentation de 13,3% par rapport à la même période en 1994. Finalement, le marché nolisé des Antilles Néerlandaises a recueilli 60 028 passagers, soit une hausse de 6,6% en comparaison aux 56 323 passagers enregistrés durant la même période lors de l'année précédente.

- États-Unis

Lors du premier trimestre de 1995, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 8,3% pour atteindre 827 971 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 14,8%, passant de 530 062 passagers en 1994 à 451 533 passagers en 1995. Durant la même période en 1995, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis avec 179 440 passagers, ce qui a néanmoins représenté une diminution de 12,1% par rapport au même trimestre de 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 6 - TABLE 6.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1994 (Preliminary Estimates)

SECTION 6 - TABLEAU 6.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. - Nbre (¹ 000)	%			%				
Domestic									
									Intérieur
First quarter	2,962.1	-3.4	35.5	36.6	61.3	61.1	3.2	2.4	Premier trimestre
Second quarter	3,604.1	0.7	33.8	32.2	61.6	65.9	4.7	1.9	Deuxième trimestre
Third quarter	3,832.1	-0.7	27.5	24.7	67.8	72.8	4.7	2.5	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,461.3	6.6	31.6	31.5	64.8	66.3	3.6	2.2	Quatrième trimestre
Annual	13,861.5	0.8	31.9	30.9	64.0	66.9	4.1	2.3	Annuel
Southern Services									
									Services secteur sud
First quarter	2,786.6	-3.5	34.2	35.8	62.4	61.8	3.3	2.5	Premier trimestre
Second quarter	3,417.8	0.7	32.5	31.1	62.6	67.0	4.9	1.9	Deuxième trimestre
Third quarter	3,645.6	-0.3	26.2	23.6	68.9	73.8	4.9	2.5	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,274.8	6.7	30.4	30.5	65.9	67.2	3.8	2.3	Quatrième trimestre
Annual	13,126.7	0.9	30.6	29.9	65.1	67.8	4.4	2.3	Annuel
Short-haul									
									Court-courrier
First quarter	1,548.0	-6.0	36.8	42.1	61.0	56.0	2.2	1.9	Premier trimestre
Second quarter	1,754.1	-0.7	36.9	35.6	59.2	62.9	3.9	1.6	Deuxième trimestre
Third quarter	1,719.7	-1.9	32.9	28.3	63.3	69.1	3.9	2.6	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,761.2	7.2	33.3	32.8	63.9	65.1	2.8	2.1	Quatrième trimestre
Annual	6,783.0	-0.4	35.0	34.5	61.8	63.4	3.2	2.1	Annuel
Long-haul									
									Long-courrier
First quarter	1,238.5	-0.1	30.9	27.9	64.3	69.0	4.8	3.2	Premier trimestre
Second quarter	1,663.7	2.3	27.7	26.4	66.4	71.3	5.9	2.3	Deuxième trimestre
Third quarter	1,925.9	1.2	20.1	19.5	74.1	78.0	5.9	2.5	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,513.7	6.1	27.0	27.7	68.2	69.7	4.8	2.5	Quatrième trimestre
Annual	6,343.7	2.4	25.8	24.9	68.8	72.6	5.4	2.6	Annuel
Northern Services									
									Services secteur nord
First quarter	175.5	-1.4	56.6	49.3	42.6	49.9	0.9	0.8	Premier trimestre
Second quarter	186.4	0.6	57.4	51.5	41.8	47.5	0.8*	1.0	Deuxième trimestre
Third quarter	186.5	-8.8	50.9	45.7	48.3	53.5	0.7	0.8*	Troisième trimestre
Fourth quarter	186.4	5.3	53.4	50.0	45.6	49.1	1.0	0.9	Quatrième trimestre
Annual	734.8	-1.4	54.5	49.1	44.7	50.0	0.8	0.9	Annuel

¹ Beginning in 1993, two Level II air carriers were also included. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

¹ Débutant avec l'année 1993, deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1994 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 6.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1994 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres								
			Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	
	No. - Nbre ('000 000)	%				%			
Domestic									
									Intérieur
First quarter	3 379.8	-1.3	31.3	30.1	64.4	67.2	4.2	2.7	Premier trimestre
Second quarter	4 489.0	2.7	28.5	26.9	66.0	70.9	5.5	2.1	Deuxième trimestre
Third quarter	5 199.0	1.5	21.2	19.7	73.2	77.9	5.7	2.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 111.8	6.8	27.8*	28.0	67.9	69.6	4.3	2.4	Quatrième trimestre
Annual	17 182.2	2.5	26.7	25.6	68.3	72.0	5.0	2.4	Annuel
Southern Services									
									Services secteur sud
First quarter	3 245.0	-1.3	30.5	29.5	65.1	67.7	4.4	2.8	Premier trimestre
Second quarter	4 336.5	2.8	27.7	26.3	66.7	71.6	5.6	2.2	Deuxième trimestre
Third quarter	5 030.4	1.8	20.4	19.1	73.8	78.4	5.8	2.5	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 967.4	6.9	27.0*	27.4	68.6	70.2	4.4	2.4	Quatrième trimestre
Annual	16 582.3	2.6	25.9	25.0	69.0	72.6	5.2	2.4	Annuel
Short-haul									
									Court-courrier
First quarter	667.0	-5.2	34.6	41.5	63.5	56.7	1.9	1.8	Premier trimestre
Second quarter	768.4	0.9	35.4	33.9	60.6	64.4	4.0	1.7	Deuxième trimestre
Third quarter	766.1	-0.8	31.4	27.0	64.4	69.9	4.2	3.1	Troisième trimestre
Fourth quarter	767.6	8.5	32.4	32.3	64.8	65.6	2.7	2.1	Quatrième trimestre
Annual	2 969.1	0.8	33.5	33.4	63.3	64.4	3.2	2.2	Annuel
Long-haul									
									Long-courrier
First quarter	2 578.1	-0.3	29.4	26.4	65.5	70.5	5.1	3.1	Premier trimestre
Second quarter	3 568.1	3.2	26.0	24.6	68.0	73.1	6.0	2.3	Deuxième trimestre
Third quarter	4 264.3	2.2	18.3	17.7	75.5	80.0	6.1	2.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 199.8	6.5	25.8*	26.2	69.4	71.3	4.8	2.5	Quatrième trimestre
Annual	13 612.9	3.0	24.2	23.1	70.2	74.4	5.6	2.5	Annuel
Northern Services									
									Services secteur nord
First quarter	134.8	0.1	50.8	45.0	48.5	54.2	0.7*	0.8	Premier trimestre
Second quarter	152.5	2.5	51.0	46.1	48.2	52.9	0.8	1.1*	Deuxième trimestre
Third quarter	168.6	-6.6	43.9	38.8	55.6	60.5	0.6	0.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	144.4	3.9	49.4	45.6	49.8	53.4	0.8*	1.0*	Quatrième trimestre
Annual	600.3	-0.5	48.5	43.7	50.8	55.4	0.7	0.9	Annuel

¹ Beginning in 1993, two Level II air carriers were also included. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Débutant avec l'année 1993, deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

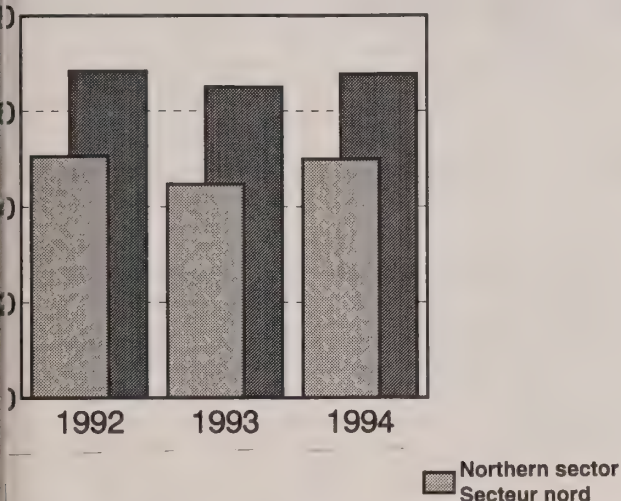
Preliminary estimates (see Table 6.1) indicated that 66.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket in 1994. This level represented an increase of 2.9 percentage points compared to 1993, but a decrease of 0.6 percentage points compared to the record level of 1992. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 72.0%, up 7 percentage points from 1993 (see Table 6.2).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 6.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1992-1994

Passengers
Passagers



In the southern sector, 67.8% of passenger traffic (representing 72.6% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during 1994. In 1993, the corresponding figures were 65.1% for passengers and 69.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers accounted for only 50.0% of the traffic during 1994, up from 44.7% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 4.6 percentage points (50.8% to 55.4%) during this period.

It should be noted that approximately 95% of all passengers and 96% of the discount passengers were travelling within the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During 1994, discount carriage on long-haul services represented 72.6% of passenger volume and 74.4% of passenger-kilometres; this compared with 63.4% and 64.4%, respectively for short-haul services (see Figure 6.2).

Utilisation des tarifs réduits

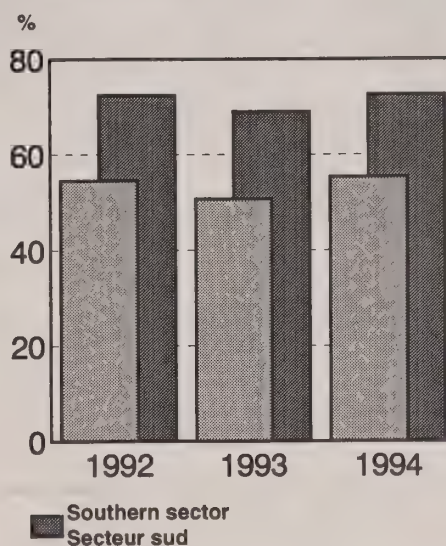
Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 66,9% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1994. Ce niveau représente une hausse de 2,9 points de pourcentage par rapport au niveau de 1993, mais une baisse de 0,6 point de pourcentage par rapport au niveau record de 1992. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a atteint un niveau record (72,0%), soit une hausse de 3,7 points de pourcentage par rapport à 1993 (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 6.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 67,8% du trafic de passagers (représentant 72,6% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1994, comparativement à 65,1% et 69,0% respectivement en 1993. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté seulement 50,0% du trafic en 1994, une hausse par rapport à 44,7% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 4,6 points de pourcentage (de 50,8% à 55,4%) au cours de cette période.

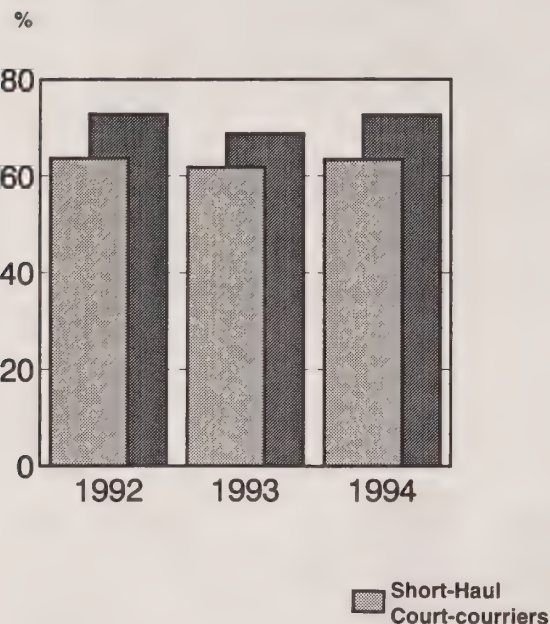
Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1994, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72,6% du volume de passagers et 74,4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,4% et 64,4% (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1992-1994

Passengers
Passagers



Average Fares

The average fare (all types) paid in 1994 by passengers on all domestic city-pairs was a record \$200, up by 4.3% from the previous record of \$191 in 1993, and up 12.3% from \$178 in 1992. The 1994 average domestic discount fare was a record \$155. Figure 6.3 shows the quarterly average fares (all fares and discount fares) by sector for the last three years.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1992-1994

All Fares
Tous les tarifs

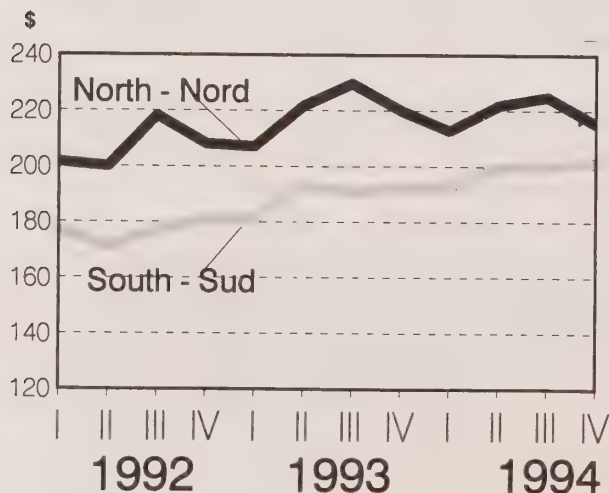
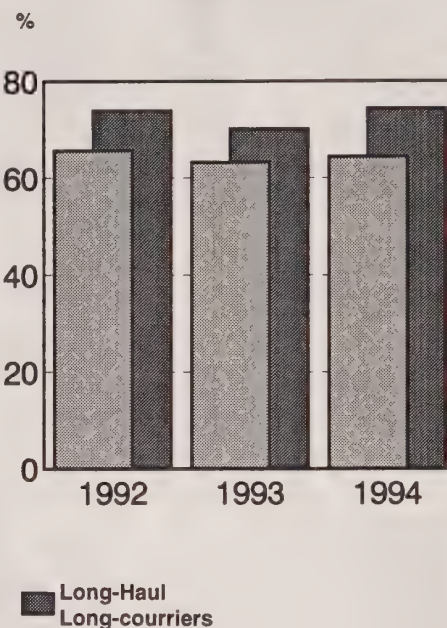


Figure 6.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



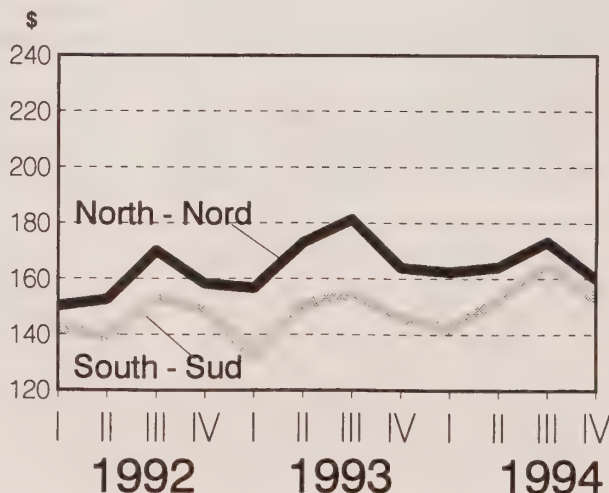
Tarifs moyens

En 1994, le tarif moyen (tous les types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 200\$, soit un nouveau record. Ce montant représente une hausse de 4,3% par rapport au tarif moyen record de 191\$ observé en 1993, et une hausse de 12,3% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992. Le tarif réduit intérieur moyen a atteint un nouveau record de 155\$ en 1994. La figure 6.3 montre les tarifs trimestriels moyens (tous les tarifs et les tarifs réduits) par secteur pour les trois dernières années.

Figure 6.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1992-1994

Discount Fares
Tarifs réduits



The largest increase in domestic air fares in the fourth quarter as for southern (deregulated) average discount air fares, which rose by 4.7%, from \$146 in the fourth quarter of 1993 to \$153 in 1994. Southern average air fares (all fares) increased by 4.5%, from \$193 in the fourth quarter of 1993 to \$201 in the fourth quarter 1994.

The average air fares in 1994 in the North all decreased relative to 1993. In the northern sector, the average fare (all fares) decreased by 2.0%, from \$220 in the fourth quarter of 1993 to \$215 in 1994. Average discount fares decreased by 2.4%, from \$164 in 1993 to \$160 in 1994.

otes

The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1992, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
- DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
- OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on Fare Basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, catalogue No. 51-002. The fourth quarter 1994 issue of this publication is scheduled for release in November 1995. For further information, please contact B. Snider, (819-997-6189) or L. Di Pietro, (819 997-6176).

L'augmentation la plus forte des tarifs aériens intérieurs au cours du quatrième trimestre a été enregistrée pour les tarifs aériens réduits moyens du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 4,7%, passant de 146\$ au cours du quatrième trimestre de 1993 à 153\$ en 1994. Les tarifs aériens moyens (tous les tarifs) du secteur sud ont augmenté de 4,5%, passant de 193\$ au cours du quatrième trimestre de 1993 à 201\$ au cours du quatrième trimestre de 1994.

En 1994, les tarifs aériens moyens dans le Nord ont tous diminué par rapport à 1993. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 2,0%, passant de 220\$ au cours du quatrième trimestre de 1993 à 215\$ en 1994. Les tarifs réduits moyens ont diminué de 2,4% par rapport à 1993, passant de 164\$ en 1993 à 160\$ en 1994.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1992, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
- PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
- TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
- AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagréé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1994 de cette publication devrait paraître en novembre 1995. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec B. Snider, (819) 997 - 6189 ou L. Di Pietro, (819) 997-6176.

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES
ECONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 11

Vol. 27, N° 11

HIGHLIGHTS

- Data for the scheduled operations of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) show that the seasonally adjusted passenger load factor increased for the fourth time in six months in August 1995. (Passenger load factor measures the average fullness of the aircraft). The seasonally adjusted passenger load factor hit a record low in February 1995 at 61% and has been decreasing since early 1988, when it was close to 75%.

Available on CANSIM: Matrix 385

- The "basic" loss reported by Air Canada and CAIL increased by 27% to \$167 million in the first quarter of 1995. (The basic financial performance is defined as operating income combined with interest expenses and interest income). The 20 Level II Canadian air carriers reported a 64% increase in their basic income, from \$10 million to \$17 million. Over the same period, the total number of employees working for Air Canada and CAIL increased by 3% to 32,974, while the Level II carriers reported 9,097 employees, a 15% increase.
- Results for the first quarter show that, between 1994 and 1995, there was an increase of 25% in the number of passengers who travelled on domestic charter flights.

Recent releases

- Air Carrier Operations in Canada**, October-December 1994 (Catalogue No. 51-002)
- Air Carrier Traffic at Canadian Airports**, October-December 1994 (Catalogue No. 51-005)
- Air Passenger Origin and Destination, Canada-United States Report, 1994** (Catalogue No. 51-205)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Les données qui ont trait aux opérations régulières d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) démontrent que le coefficient de remplissage désaisonnalisé a augmenté en août 1995, ce qui constitue la quatrième augmentation mensuelle au cours des six derniers mois. (Le coefficient de remplissage est une mesure qui indique, en moyenne, à quel point l'appareil est rempli de passagers.) La valeur de 61% du coefficient de remplissage désaisonnalisé déclarée au mois de février 1995 a été la plus basse jamais enregistrée. Ce coefficient a diminué de façon continue depuis le début de 1988, alors qu'il s'établissait à environ 75%.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Durant le premier trimestre de 1995, la perte de «base» rapportée par Air Canada et LACI a augmenté de 27%, pour s'établir à 167 millions\$. (La performance financière de base est définie comme étant les revenus d'exploitation combinés aux intérêts versés et aux revenus d'intérêts). Les 20 transporteurs aériens canadiens de niveau II ont enregistré une hausse de 64% au titre du revenu de base, celui-ci passant de 10 millions\$ à 17 millions\$. Au cours de la même période, le nombre total d'employés travaillant pour Air Canada et LACI a progressé de 3%, pour atteindre 32 974 employés, alors que les transporteurs de niveau II ont déclaré 9 097 employés, soit une hausse de 15%.
- Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 25% entre les premiers trimestres de 1994 et de 1995.

Mises en circulation récentes

- Opérations des transporteurs aériens au Canada**, Octobre-décembre 1994 (n°51-002 au catalogue)
- Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**, Octobre-décembre 1994 (n° 51-005 au catalogue)
- Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada-États-Unis, 1994** (n° 51-205 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, Novembre 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
 Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International
Limited), August 1995 (Preliminary Data)

	August 1995 Août	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente
OPERATIONAL STATISTICS		
Scheduled and Charter Services	'000	%
Passengers		
Scheduled - Domestic	1 218	6.9
- International	899	14.7
- Total	2 117	10.1
Charter	39	-32.8
Total	2 156	8.8
Passenger-kilometres		
Scheduled - Domestic	1 917 980	7.5
- International	3 718 073	12.7
- Total	5 636 054	10.9
Charter	91 679	-22.4
Total	5 727 734	10.1
Available seat-kilometres		
Scheduled	7 572 721	11.8
Charter	108 645	-19.0
Total	7 681 366	11.2
Passenger load Factor		
Scheduled %	74.4	...
Charter %	84.4	...
Total %	74.6	...
Goods carried (kgs)		
Scheduled	31 966	-2.6
Charter	73	-27.1
Total	32 039	-2.7
Goods tonne-kilometres		
Scheduled	144 099	12.5
Charter	318	7.9
Total	144 417	12.5
Hours flown	66	10.0
All Operations		
Litres of turbo fuel consumed	332 807	10.1

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux
transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes
Canadien International Ltée), août 1995 (données provisoires)

	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	
STATISTIQUES DES OPÉRATIONS			
Scheduled and Charter Services	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers			Passagers
Réguliers - Intérieur	7 827	5.1	Réguliers - Intérieur
- International	5 258	9.9	- International
- Total	13 085	7.0	- Total
Affrètements	745	-24.1	Affrètements
Total	13 830	4.7	Total
Passagers - kilomètres			Passagers - kilomètres
Réguliers - Intérieur	11 643 352	7.1	Réguliers - Intérieur
- International	20 511 192	10.2	- International
- Total	32 154 545	9.1	- Total
Affrètements	1 695 574	-26.7	Affrètements
Total	33 850 119	6.4	Total
Sièges-kilomètres disponibles			Sièges-kilomètres disponibles
Réguliers	50 193 191	14.3	Réguliers
Affrètements	2 250 997	-22.0	Affrètements
Total	52 444 188	12.1	Total
Coefficient de remplissage			Coefficient de remplissage
Réguliers %	64.1	...	Réguliers %
Affrètements %	75.3	...	Affrètements %
Total %	64.5	...	Total %
Marchandises transportées (kgs)			Marchandises transportées (kgs)
Réguliers	252 880	-4.5	Réguliers
Affrètements	1 548	72.4	Affrètements
Total	254 429	-4.2	Total
Tonnes-kilomètres de marchandises			Tonnes-kilomètres de marchandises
Réguliers	1 119 037	10.8	Réguliers
Affrètements	5 231	70.6	Affrètements
Total	1 124 268	11.0	Total
Heures de vol	475	10.2	Heures de vol
Ensemble des opérations			Ensemble des opérations
Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres	2 286 349	10.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

The seasonally adjusted passenger load factor increased for the fourth time in six months in August 1995. (Passenger load factor measures the average fullness of the aircraft. Data in the above table are not seasonally adjusted.) Data for the scheduled operations of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) show that the adjusted load factor in August 1995 (63.0%) was 0.7 percentage points higher than in July 1995. The seasonally adjusted passenger load factor hit a record low in February 1995 at 61.0% and has been decreasing since early 1988, when it was close to 75%.

Le coefficient de remplissage désaisonnalisé a augmenté en août 1995, ce qui constitue la quatrième augmentation mensuelle au cours des six derniers mois. (Le coefficient de remplissage est une mesure qui indique, en moyenne, à quel point l'appareil est rempli de passagers. Les données dans le tableau ci-dessus ne sont pas désaisonnalisées.) Les données qui ont trait aux opérations régulières d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) démontrent une augmentation de 0,7 point de pourcentage du coefficient de remplissage désaisonnalisé au mois d'août par rapport à juillet 1995. À la suite de cette hausse, le coefficient de remplissage désaisonnalisé s'établit à 63,0%. La valeur de 61,0% déclarée au mois de février 1995 a été la plus basse jamais enregistrée. Le coefficient de remplissage a diminué de façon continue depuis le début de 1988, alors qu'il s'établissait à environ 75%.

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLE 2.1

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-II,
January-March 1995

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-II, Janvier-mars 1995

	Total		Level IA		Levels IB - II	
			Niveau IA		Niveaux IB - II	
	1995	Change	1995	Change	1995	Change
	\$'000	Variation	\$'000	Variation	\$'000	Variation
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	22	4.8	2	-	20	5.3
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 444 952	10.8	1 182 635	11.0	262 316	10.1
Passengers - Passagers	1 289 854	10.9	1 053 073	11.8	236 782	7.3
Goods - Marchandise	155 097	10.2	129 563	5.1	25 535	46.0
Charter services - Services d'affrètement	285 299	19.3	65 169	(13.9)	220 130	34.6
Passengers - Passagers	268 125	16.6	64 751	(14.2)	203 374	31.6
Goods - Marchandises	17 174	87.6	418	...	16 756	88.1
Other flying services - Autres services aériens	5 958	12.9	-	...	5 958	12.9
Subsidies - Subvention d'exploitation	207	...	-	...	207	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	64 035	33.2	54 491	39.5	9 544	5.6
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 800 452	12.8	1 302 296	10.4	498 156	19.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	46 586	51.4	43 239	57.1	3 348	3.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	629 741	10.9	438 794	8.6	190 947	16.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	246 053	28.4	164 864	33.2	81 189	19.8
General services and administration - Services généraux et administration	852 304	9.2	681 211	5.9	171 092	24.5
Depreciation - Dépréciation	78 938	5.8	60 430	3.4	18 508	14.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 853 622	12.6	1 388 538	10.4	465 084	19.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(53 170)	7.4	(86 242)	11.8	33 072	19.5
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	2 625	(85.7)	1 178	(93.6)	1 447	...
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 098	(7.2)	14 357	(7.9)	740	7.9
Interest expenses - Intérêts versés	112 743	27.2	95 587	35.8	17 157	(5.9)
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(14 531)	...	(13 175)	...	(1 356)	...
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(109 552)	212.3	(93 226)	420.6	(16 325)	(4.9)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(162 722)	92.4	(179 468)	88.8	16 747	59.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	14 361	29.1	1 631	(5.4)	12 730	35.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(177 083)	85.0	(181 099)	87.1	4 016	263.5

Figures expressed in full, not in thousands.

Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.2

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA,
January-March 1995

TABLE 2.2

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens du
niveau IA, Janvier-mars 1995

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
	Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
	1994	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	597 798	672 437	12.5	467 521	510 198	9.1
- Passengers - Passagers	524 123	600 575	14.6	417 920	452 498	8.3
- Goods - Marchandise	73 675	71 862	(2.5)	49 601	57 700	16.3
Charter services - Services d'affrètement	35 515	29 148	(17.9)	40 184	36 022	(10.4)
- Passengers - Passagers	35 268	28 730	(18.5)	40 184	36 022	(10.4)
- Goods - Marchandises	247	418	69.2	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subvention d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	19 275	30 951	60.6	19 779	23,540	19.0
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	652 588	732 537	12.3	527 484	569 759	8.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	24 860	30 440	22.4	2 666	12 799	380.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	208 955	237 827	13.8	195 106	200 966	3.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	80 477	102 534	27.4	43 324	62 330	43.9
General services and administration - Services généraux et administration	338 554	355 903	5.1	304 853	325 308	6.7
Depreciation - Dépréciation	30 992	29 664	(4.3)	27 452	30 766	12.1
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	683 838	756 368	10.6	573 402	632 169	10.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	(31 250)	(23 832)	(23.7)	(45 918)	(62 410)	35.9
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	18 182	1 178	(93.5)	183	-	(100.0)
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 586	13 585	(12.8)	--	772	...
Interest expenses - Intérêts versés	53 012	70 520	33.0	17 386	25 067	44.2
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	19 570	(7 067)	...	(1 033)	(6 108)	491.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	326	(62 823)	...	(18 235)	(30 403)	66.7
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(30 924)	(86 655)	180.2	(64 153)	(92 813)	44.7
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 290	1 241	(3.8)	434	390	(10.1)
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(32 214)	(87 896)	172.9	(64 587)	(93 203)	44.3

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.3

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-II, January-March 1995

TABLE 2.3

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-II, Janvier-mars 1995

		Total		Level IA		Levels IB - II	
		1995	Change Variation %	1995	Change Variation %	1995	Change Variation %
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus		22	4.8	2	-	20	5.3
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	4 663	8.9	2 527	3.3	2 136	16.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	108 924	10.6	77 347	5.6	31 577	25.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	7 695	7.2	5 689	5.1	2 006	13.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	72 809	11.3	56 488	6.8	16 321	30.2
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	2 885	(8.7)	1 570	(10.2)	1 315	(6.8)
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	40 300	6.1	27 461	4.3	12 839	10.1
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	8 746	13.7	6 932	10.7	1 814	27.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	95 507	22.6	76 454	20.9	19 053	29.9
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	14 138	7.6	12 426	5.1	1 712	29.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	120 951	4.2	108 238	1.9	12 713	29.4
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	3 944	(11.1)	3 830	(11.2)	114	(4.2)
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	25 107	(28.0)	24 105	(29.1)	1 002	14.6
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	42 071	5.5	32 974	3.0	9 097	15.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	463 598	7.6	370 094	4.0	93 504	25.1
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	1 083 233	15.6	786 835	9.6	296 398	35.0
Cost - Coût	\$'000	274 874	17.8	197 218	14.9	77 656	26.1
Gasoline - Essence	L'000	590	405.2	-	...	590	405.2
Cost - Coût	\$'000	336	326.2	-	...	336	326.2
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	108	(3.2)	79	7.2	29	(23.4)
Cost - Coût	\$'000	662	(4.4)	449	5.6	212	(20.3)
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	1	...	-	...	1	...
Cost - Coût	\$'000	5	...	-	...	5	...

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.4

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA, January-March 1995

TABLE 2.4

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs aériens canadiens du niveau IA, Janvier-mars 1995

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
		Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
		1994	1995	Change 1995/1994 Variation %	1994	1995	Change 1995/1994 Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	1 264	1 289	2.0	1 183	1 238	4.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	37 681	38 339	1.7	35 589	39 009	9.6
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	2 974	3 131	5.3	2 437	2 558	5.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	26 469	27 298	3.1	26 433	29 190	10.4
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	159	162	1.9	1 589	1 408	(11.4)
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	4 367	7 911	81.2	21 957	19 550	(11.0)
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	3 591	4 007	11.6	2 672	2 925	9.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	32 276	42 553	31.8	30 942	33 901	9.6
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	7 821	8 114	3.7	3 999	4 312	7.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	65 090	61 500	(5.5)	41 148	46 738	13.6
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	2 498	2 305	(7.7)	1 817	1 525	(16.1)
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	18 106	9 139	(49.5)	15 885	14 965	(5.8)
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	18 307	19 008	3.8	13 697	13 966	2.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	183 989	186 741	1.5	171 953	183 353	6.6
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	389 230	433 862	11.5	328 555	352 973	7.4
Cost - Coût	\$'000	90 654	103 349	14.0	81 015	93 869	15.9
Gasoline - Essence	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	28	49	71.7	45	30	(33.0)
Cost - Coût	\$'000	160	265	65.6	266	185	(30.5)
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, September 1995 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, septembre 1995 (données provisoires)

Rank Sept. 1995 Rang Sept.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	September 1994 Septembre	September 1995 Septembre	Change September 1995/1994 Variation Septembre	September 1995 Itinerant Itinérants Septembre 1995	September 1995 Local Locaux Septembre 1995
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,668	29,540	10.8	29,540	-
2.	Vancouver Intl BC	26,858	28,082	4.6	28,082	-
3.	Calgary Intl AB	19,218	19,276	0.3	17,981	1,295
4.	Montréal/St Hubert QC	17,587	17,644	0.3	8,294	9,350
5.	Montréal/Dorval Intl QC	16,617	17,306	4.1	17,306	-
6.	Boundary Bay BC	13,095	15,492	18.3	6,294	9,198
7.	Victoria Intl BC	14,377	14,912	3.7	10,078	4,834
8.	Toronto/Buttonville ON	11,688	14,636	25.2	6,759	7,877
9.	Québec/Jean Lesage Intl QC	12,622	13,729	8.8	11,795	1,934
10.	Toronto City Centre ON	9,449	13,622	44.2	6,923	6,699
11.	Winnipeg Intl MB	14,104	13,502	-4.3	10,462	3,040
12.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,582	13,464	7.0	10,396	3,068
13.	Calgary/Springbank AB	12,833	12,714	-0.9	4,034	8,680
14.	Chicoutimi/St Honoré QC	13,125	11,198	-14.7	3,454	7,744
15.	London ON	8,385	11,151	33.0	6,315	4,836
16.	Halifax Intl NS	10,319	11,109	7.7	8,995	2,114
17.	Abbotsford BC	9,719	10,574	8.8	4,036	6,538
18.	Edmonton Mun AB	9,773	9,442	-3.4	9,366	76
19.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,265	8,502	17.0	5,678	2,824
20.	Villeneuve AB	7,978	8,317	4.2	1,504	6,813
21.	Winnipeg/St Andrews MB	7,615	8,188	7.5	2,347	5,841
22.	Hamilton ON	8,449	8,179	-3.2	4,321	3,858
23.	Moncton NB	6,043	8,059	33.4	4,846	3,213
24.	Thunder Bay ON	6,487	7,561	16.6	4,573	2,988
25.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	6,067	7,554	24.5	4,806	2,748
26.	Langley BC	4,116	7,256	76.3	2,398	4,858
27.	Oshawa ON	6,281	7,001	11.5	3,181	3,820
28.	Vancouver Harbour BC	6,732	6,898	2.5	5,596	1,302
29.	Pitt Meadows BC	5,816	6,879	18.3	3,599	3,280
30.	North Bay ON	6,177	6,638	7.5	2,508	4,130
31.	Prince George BC	5,347	6,575	23.0	3,963	2,612
32.	Sudbury ON	4,595	5,968	29.9	3,548	2,420
33.	Regina SK	6,429	5,768	-10.3	4,335	1,433
34.	Yellowknife NT	7,156	5,356	-25.2	3,070	2,286
35.	Windsor ON	5,509	5,266	-4.4	2,542	2,724
36.	Kelowna BC	5,029	4,847	-3.6	3,707	1,140
37.	Edmonton Intl AB	5,175	4,839	-6.5	4,421	418
38.	Montréal/Mirabel Intl QC	5,899	4,720	-20.0	3,994	726
39.	Whitehorse YT	4,799	4,632	-3.5	1,876	2,756
40.	St-Jean QC	4,810	4,631	-3.7	2,933	1,698
41.	Gander Intl NF	4,360	4,394	0.8	3,394	1,000
42.	St John's NF	5,647	4,030	-28.6	3,550	480
43.	Sault Ste Marie ON	5,789	3,760	-35.0	2,300	1,460
44.	Fredericton NB	4,004	3,430	-14.3	2,844	586
45.	Sept-Îles QC	3,099	3,119	0.6	2,703	416
46.	Val-d'Or QC	1,522	2,054	35.0	1,820	234
Total (46)		417,214	441,814	5.9	296,467	145,347

For more information, please contact Mike Paju (819-997-6185).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 -TABLE 4.1

SECTION 4 -TABLEAU 4.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - First Quarter 1995 (Preliminary Data)

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic intérieur - Premier trimestre 1995 (données
provisoires)

Rank 1995 Rang	City-Pairs - Paire de villes	First Quarter 1994 Premier trimestre	First Quarter 1995 Premier trimestre	Change First Quarter 1995/1994 Variation Premier trimestre
		No.-Nbre		%
1.	Montréal - Toronto	261,350	261,900	0.2
2.	Ottawa - Toronto	152,070	145,990	-3.9
3.	Toronto - Vancouver	107,400	118,640	10.4
4.	Calgary - Toronto	64,710	70,630	9.1
5.	Calgary - Vancouver	72,680	67,770	-6.7
6.	Calgary - Edmonton	74,220	66,650	-10.1
7.	Toronto - Winnipeg	48,170	54,180	12.4
8.	Halifax - Toronto	51,770	47,740	-7.7
9.	Edmonton - Vancouver	55,330	42,610	-22.9
10.	Edmonton - Toronto	39,940	36,910	-7.5
11.	Montréal - Vancouver	29,800	33,450	12.2
12.	Thunder Bay Toronto	34,400	33,400	-2.9
13.	Ottawa - Vancouver	27,830	27,480	-1.2
14.	Calgary - Winnipeg	24,580	25,490	3.7
15.	Prince George - Vancouver	26,500	24,990	-5.6
16.	Vancouver - Winnipeg	23,980	24,560	2.4
17.	Halifax - Montréal	19,500	22,580	15.7
18.	Halifax - Ottawa	20,260	20,920	3.2
19.	Kelowna - Vancouver	23,500	20,710	-11.8
20.	Québec - Toronto	18,740	19,410	3.5
21.	Toronto - Windsor	16,420	18,520	12.7
22.	Sault Ste-Marie - Toronto	18,680	18,090	-3.1
23.	Sudbury - Toronto	16,690	17,430	4.4
24.	Calgary - Montréal	16,490	17,250	4.6
25.	Halifax - St John's	17,890	16,850	-5.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,262,900	1,254,150	-0.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,305,040	2,236,500	-3.0

First quarter results show that the city-pair Edmonton-Vancouver experienced a decline in passengers for the fifth consecutive year. Passenger counts for this city-pair for the first quarter of 1992 and 1993 are 58,050, and 57,650 respectively. While a decreasing number of passengers are using scheduled flights for trips between Edmonton and Vancouver, an increasing number are using charter flights. Charter passenger figures for the first quarter are as follows: 39 in 1992; 5,039 in 1993; 13,498 in 1994; and 20,324 in 1995¹.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386)

¹ Statistics Canada, Charter On-flight Origin and Destination Survey.

Errata

In the Service Bulletin Vol. 27 No. 10, the total number of transborder passengers reported for the first quarter of 1994 should have been 2,070,890 instead of 2,045,380.

Les résultats du premier trimestre démontrent que la paire de villes Edmonton-Vancouver a connu une diminution du nombre de passagers des services réguliers pour une cinquième année consécutive. Le nombre de passagers pour cette paire de villes pour les premiers trimestres de 1992 et 1993 étaient de 58 050 et 57 650 respectivement. Tandis qu'un nombre décroissant de passagers utilisent des vols réguliers pour des voyages entre Edmonton et Vancouver, un nombre croissant utilisent des vols d'affrètement. Les nombres de passagers sur les vols d'affrètement pour le premier trimestre sont les suivants: 39 en 1992; 5 039 en 1993; 13 498 en 1994; et 20 324 en 1995¹.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

¹ Statistique Canada, Enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés.

Errata

Dans le Bulletin de service Vol. 27 N° 10, le nombre total de passagers transfrontaliers présenté pour le premier trimestre de 1994 aurait dû lire 2 070 890 au lieu de 2 045 380.

SECTION 5 - TABLE 5.1

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, First Quarters 1994 and 1995 Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	1994	Market Share Part de marché	1995	Market Share Part de marché	Change 1995/1994 Variation
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd.	113,967	79.5	120,476	67.4	5.7
Royal Aviation	7,236	5.1	27,831	15.6	284.6
Air Transat	21,862	15.3	16,956	9.5	-22.4
Sky Service F.B.O. Inc.	-	...	12,950	7.2	...
Others/Autres	291	0.1	610	0.3	...
Total	143,356	100.0	178,823	100.0	24.7

Results for the first quarter show that, between 1994 and 1995, there was an increase of 24.7% in the number of passengers who travelled on domestic charter flights. The passenger count went from 143,356 in 1994 to 178,823 in 1995. This represents a continuation of the first quarter growth trend in the domestic charter market which started in 1990. Furthermore, in 1995 the number of passengers travelling on domestic charter flights during the first quarter of 1995, represented the highest level ever achieved during the first quarter.

Canada 3000 Airlines Ltd. continued to hold the largest domestic charter market share (67.4%). However, this market share decreased by 12.1 percentage points compared to the market share held by this carrier during the first quarter 1994. Royal Aviation had the second largest market share (15.6%), pushing Air Transat to the third position. In fact, Air Transat obtained a market share of 9.5% for the first quarter 1995. This represented a decrease of 5.8 percentage points compared to the market share held by this carrier during the same quarter of the previous year. Sky Service F.B.O. Inc., which began its operations in the domestic sector during the first quarter 1995, made an impressive beginning with 12,950 passengers for that quarter. This result helped the air carrier to move to fourth position for its domestic market share.

TABLE 5.2

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carriers, First Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%	%	%	%	%	%	%	%
Canada 3000 Airlines Ltd.	28.3	31.9	48.9	43.3	26.7	25.1	29.5	39.6
Air Transat	23.9	22.0	39.9	39.1	35.2	30.6	11.6	11.4
Royal Aviation	14.9	15.9	-	4.8	23.2	23.9	6.4	6.7
CAIL/LACI	18.9	15.7	-	-	11.1	8.7	27.6	24.0
Air Canada	12.9	7.1	4.9	-	2.6	1.6	23.9	13.5
Others/Autres	1.1	7.4	6.3	12.8	1.2	10.1	1.0	4.8
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

During the first quarter of 1995, in the international sector, Canada 3000 Airlines Ltd., with 565,757 passengers held the largest market share, which was 31.9%.

The second position was held by Air Transat, which obtained a market share of 22.0% and 387,778 passengers. Royal Aviation ranked in third place with 280,730 passengers and a market share of 15.9%.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Opérations Intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Premiers trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 24,7% entre les premiers trimestres de 1994 et de 1995, passant de 143 356 à 178 823 passagers. Cette hausse prolonge la période de croissance soutenue durant un premier trimestre, depuis 1990, des affrètements intérieurs. De plus, ce nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés intérieurs, au cours du premier trimestre de 1995, a représenté un sommet jamais atteint lors d'un premier trimestre.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place avec une part de 67,4%. Cependant, cette part a présenté une diminution de 12,1 points de pourcentage par rapport à la part de marché que ce transporteur détenait lors du premier trimestre de 1994. Royal Aviation a obtenu la seconde place avec une part de marché de 15,6%, déplaçant ainsi Air Transat vers la troisième place. En fait, Air Transat a obtenu une part de marché de 9,5% pour ce premier trimestre de 1995, ce qui a représenté une perte de 5,8 points de pourcentage par rapport à la part de marché détenue par ce transporteur lors du même trimestre de l'année précédente. Sky Service F.B.O. Inc., qui a débuté ses opérations dans le secteur intérieur durant le premier trimestre de 1995, a réalisé des débuts impressionnant en recueillant 12 950 passagers pour ce trimestre. Ce résultat a permis à ce transporteur d'obtenir la quatrième position pour l'importance de sa part de marché dans ce secteur.

TABLEAU 5.2

Opérations Internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Premiers trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Lors du premier trimestre de 1995, dans le secteur international, c'est le transporteur Canada 3000 Airlines Ltd. avec 565 757 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 31,9%.

La deuxième position était détenue par Air Transat, qui a obtenu une part de marché de 22,0% avec 387 778 passagers. Royal Aviation s'est classé en troisième position avec 280 730 passagers, ce qui a représenté une part de marché de 15,9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'Industrie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services à la concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 12

Vol. 27, N° 12

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. reported a preliminary basic income of \$213 million in the third quarter of 1995, compared to \$183 million for the same period of 1994. So far this year (first nine months of 1995), the two carriers have had a basic loss of \$16 million, compared to an income of \$28 million for the same period of 1994.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In October 1994, Sault Ste Marie, ON had the largest percentage increase (49%) in total aircraft movements compared to the same month in 1993. In contrast, Sault Ste Marie also had the largest percentage decrease (63%) in total aircraft movements in October, 1995 compared to the same month in 1994.
- Results for the first two quarters of 1995 show that, for the second consecutive year, the number of passengers travelling within Canada on scheduled flights totalled less than five million.
- In 1994, a record 16 million passengers travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight, up 1% compared to a year earlier.

Special Article

- In 1994, airports in the province of Alberta reported 58,974 non-stop interprovincial flights. Seventy percent of the destinations were to cities in the neighbouring provinces of British Columbia (50%) and Saskatchewan (20%).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in December 1995

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré un revenu de base provisoire de 213 millions\$ au troisième trimestre de 1995, en comparaison aux 183 millions\$ obtenus pour la même période en 1994. Jusqu'à ce jour (neuf premiers mois de 1995), ces deux transporteurs ont eu une perte de base de 16 millions\$ en comparaison avec un revenu de 28 millions\$ pour la même période en 1994.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- En octobre 1994, l'augmentation en termes de pourcentage la plus importante au niveau des mouvements d'aéronefs totaux par rapport au mois d'octobre 1993 (49%) a été observée à Sault Ste-Marie, ON. Par contre, Sault Ste-Marie a également obtenu la plus grande diminution en termes de pourcentage (63%) au niveau des mouvements d'aéronefs totaux en octobre 1995, par rapport au même mois en 1994.
- Les résultats des deux premiers trimestres de 1995 indiquent que, pour la deuxième année consécutive, le nombre de passagers voyageant à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers se chiffrait à moins de cinq millions.
- En 1994, le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 16 millions, soit un niveau record, et une hausse de 1% par rapport à l'année précédente.

Étude spéciale

- En 1994, les aéroports de la province de l'Alberta ont enregistré 58 974 mouvements interprovinciaux sans escale. Les villes situées dans les provinces avoisinantes, soit la Colombie-Britannique (50%) et la Saskatchewan (20%) comptaient pour 70% des destinations.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, décembre 1995

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), September 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	September 1995 Septembre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1 145	11.9	8 972	6.0	Réguliers - Intérieur
- International	781	20.2	6 039	11.1	- International
- Total	1 926	15.1	15 011	8.0	- Total
Charter	30	-40.0	775	-24.8	Affrètements
Total	1 956	13.5	15 786	5.7	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 745 357	12.7	13 388 710	7.8	Réguliers - Intérieur
- International	3 266 052	20.7	23 777 244	11.5	- International
- Total	5 011 410	17.8	37 165 955	10.2	- Total
Charter	66 110	-38.1	1 761 684	-27.2	Affrètements
Total	5 077 520	16.4	38 927 639	7.6	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	7 053 094	14.3	57 246 286	14.3	Réguliers
Charter	89 830	-31.7	2 340 827	-22.4	Affrètements
Total	7 142 925	13.4	59 587 113	12.2	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	71.1	...	64.9	...	Réguliers %
Charter %	73.6	...	75.3	...	Affrètements %
Total %	71.1	...	65.3	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 688	2.4	285 569	-3.7	Réguliers
Charter	37	-49.1	1 585	63.3	Affrètements
Total	32 725	2.3	287 155	-3.5	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	147 298	17.1	1 266 335	11.5	Réguliers
Charter	183	-37.3	5 415	61.2	Affrètements
Total	147 482	17.0	1 271 750	11.6	Total
Hours flown	63	12.5	538	10.5	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	307 924	12.2	2 594 273	11.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), septembre 1995 (données provisoires)

En comparant sur la base d'une année à l'autre, les données qui traitent des opérations régulières d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont démontré une augmentation de 21% au niveau des passagers-kilomètres réalisés en septembre 1995, et une augmentation de 12% pour la période couvrant le début de l'année à ce jour. Une partie de cette croissance de 2,5 milliards de passagers-kilomètres des services réguliers (réalisés depuis le début de l'année) provient des changements de la part des transporteurs, où quelques vols affrétés aux États-Unis ont été changés pour des vols réguliers, suite au nouvel accord bilatéral. Les passagers-kilomètres des services affrétés (réalisés depuis le début de l'année) déclarés par ces transporteurs ont diminué de 0,7 milliard en septembre 1995. Le coefficient de remplissage désaisonnalisé (qui est une mesure dans laquelle l'appareil est rempli) pour les opérations régulières a augmenté, pour passer de 63,7% en août 1995 à 65,7% en septembre 1995. Ceci représente la cinquième augmentation mensuelle au cours des sept derniers mois, grâce à laquelle le coefficient de remplissage s'est amélioré d'une façon significative par rapport à la valeur de 60,9% déclarée en février 1995, soit la plus basse jamais enregistrée.

A year-over-year comparison of data for the international scheduled operations of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) show a 21% increase in passenger-kilometres flown in September, 1995, and a 12% increase for the year-to-date. Some of the 2.5 billion increase in international scheduled passenger-kilometres (year-to-date) is the result of the carriers shifting some flights to the United States from charter to scheduled, under the new bilateral agreement. Charter passenger-kilometres (year-to-date) reported by these carriers dropped by 0.7 billion in September, 1995. The seasonally adjusted passenger load factor on scheduled operations increased from 63.7% in August, 1995 to 65.7% in September, 1995. The passenger load factor measures the average fullness of the aircraft. This is the fifth monthly increase in the last seven months, and raises the load factor well above its record low of 60.9% which occurred in February, 1995.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level
July, August, September 1995 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau IA, juillet, août, septembre 1995 (données
provisaires)

	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	
FINANCIAL STATISTICS	1995	1995/1994	1995	1995/1994	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
July					
Operating Revenue - Scheduled Services	596,115	12.6	3,214,310	12.2	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,494	-6.4	105,027	-10.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	628,654	14.5	3,452,317	11.2	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	530,715	14.1	3,395,492	12.0	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	30,543	30.6	217,745	30.5	Total des intérêts versés
August					
Operating Revenue - Scheduled Services	641,458	12.0	3,855,768	12.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	6,260	-16.7	111,287	-10.9	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	681,284	14.8	4,133,601	11.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	562,515	15.5	3,958,007	12.5	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	25,890	13.3	243,635	28.4	Total des intérêts versés
September					
Operating Revenue - Scheduled Services	571,607	15.5	4,427,375	12.6	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	5,379	-19.8	116,666	-11.3	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	589,099	13.2	4,722,700	12.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	508,134	10.9	4,466,141	12.3	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,703	22.3	272,338	27.7	Total des intérêts versés

Air Canada and CAIL reported a preliminary basic income of \$13 million in the third quarter of 1995, compared to \$183 million for the same period of 1994. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses. Both carriers reported increases in the revenue generated per passenger-kilometre flown, as well as increases in the number of passenger-kilometres flown, in the third quarter of 1995. So far this year (first nine months of 1995), the two carriers have had a basic loss of \$16 million, compared to an income of \$28 million for the same period of 1994.

Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. In Figures 1.1 and 1.2, the monthly trend-cycle data for passenger-kilometres and preliminary basic income are graphed. With the seasonal fluctuations removed, these figures show continuing increases in operations, as well as an increase in profitability in the last five months.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Air Canada et LACI ont déclaré un revenu de base provisoire de 213 millions\$ au troisième trimestre de 1995, en comparaison aux 183 millions\$ obtenus pour la même période en 1994. Le revenu ou la perte de base est calculé en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains de capital, les items divers et les intérêts versés) et les intérêts versés. Les deux transporteurs ont atteint des hausses au niveau des recettes moyennes par passager-kilomètre réalisé, ainsi que des augmentations en passagers-kilomètres réalisés au troisième trimestre de 1995. Jusqu'à ce jour (neuf premiers mois de 1995), ces deux transporteurs ont eu une perte de base de 16 millions\$ en comparaison avec un revenu de 28 millions\$ pour la même période en 1994.

La désaisonnalisation d'une série chronologique des données permet de décomposer les données en trois parties constituantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. Les données mensuelles sur la tendance-cycle des passagers-kilomètres et du revenu direct provisoire sont présentées dans les figures 1.1 et 1.2. Lorsque les fluctuations saisonnières sont éliminées, ces figures montrent des hausses continues dans les opérations, ainsi qu'une hausse dans la rentabilité au cours des cinq derniers mois.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

Figure 1.1

Trend-cycle Passenger-kilometre Data
(monthly) for Air Canada and Canadian
Airlines International Ltd.

Figure 1.1

Données mensuelles sur la tendance-
cycle des passagers-kilomètres pour
Air Canada et les Lignes aériennes
Canadien International Ltée.

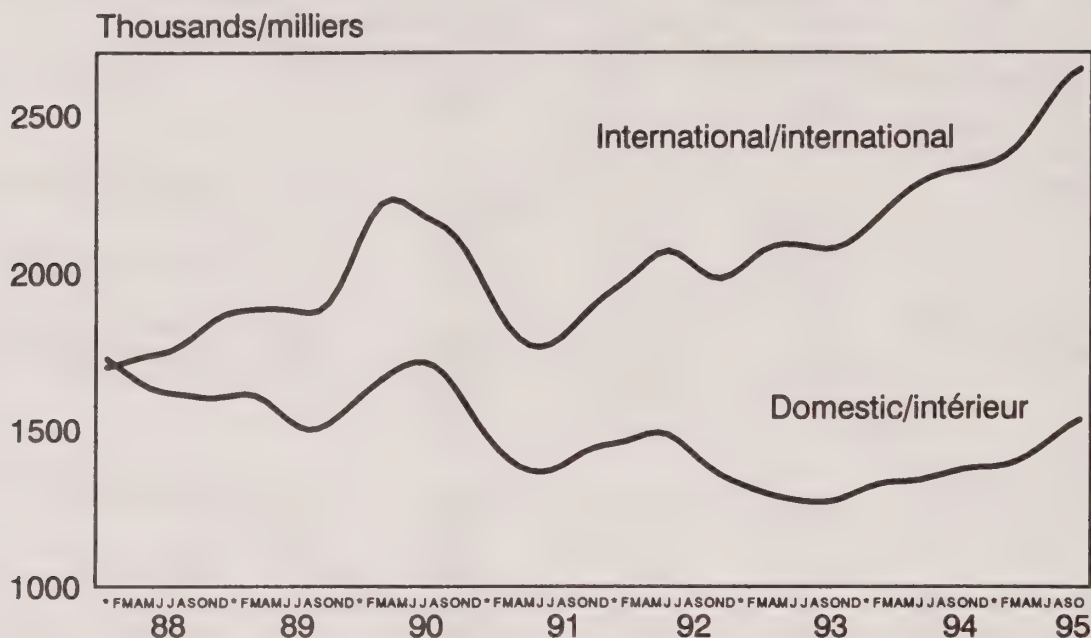
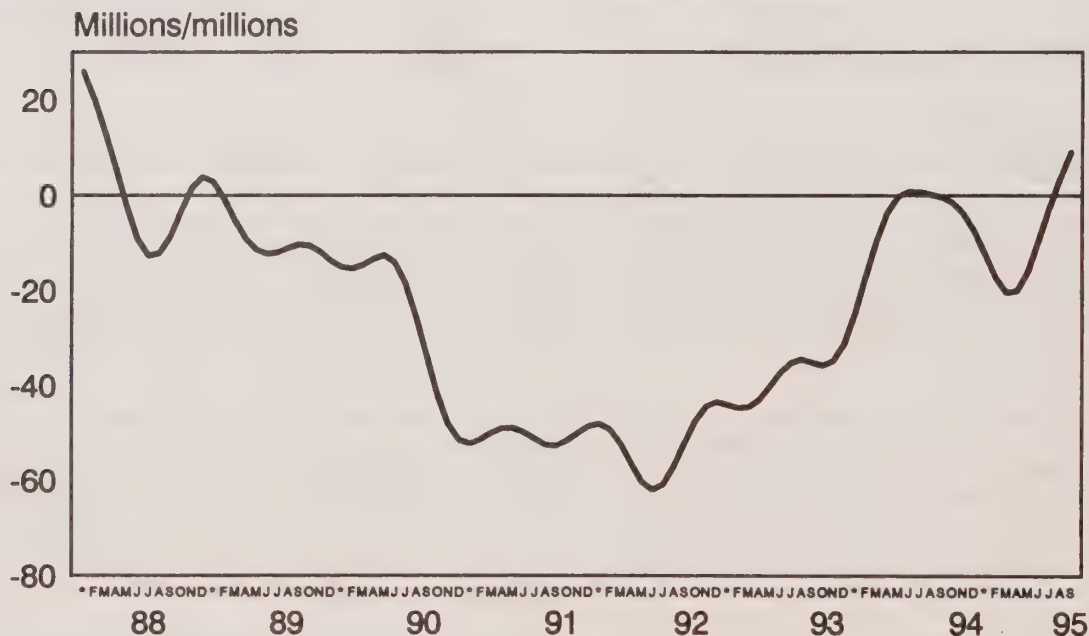


Figure 1.2

Trend-cycle Basic Income Data
(monthly) for Air Canada and
Canadian Airlines International Ltd.

Figure 1.2

Données mensuelles sur la tendance-
cycle du revenu direct pour Air Canada
et les Lignes aériennes Canadien
International Ltée.



SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, October 1995 (Preliminary Data)

Rank Oct. 1995 Rang Oct.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	October 1994 Octobre	October 1995 Octobre	Change October 1995/1994 Variation Octobre	October 1995 Itinerant Itinérants Octobre 1995	October 1995 Local Locaux Octobre 1995
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,655	29,997	12.5	29,997	-
2.	Vancouver Intl BC	24,121	25,563	6.0	25,563	-
3.	Calgary Intl AB	16,906	18,677	10.5	18,015	662
4.	Montréal/Dorval Intl QC	16,739	17,459	4.3	17,459	-
5.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,294	15,802	28.5	11,336	4,466
6.	Montréal/St Hubert QC	21,862	15,243	-30.3	7,811	7,432
7.	Boundary Bay BC	12,578	13,426	6.7	4,995	8,431
8.	Winnipeg Intl MB	12,572	12,953	3.0	10,293	2,660
9.	Calgary/Springbank AB	10,831	12,909	19.2	3,429	9,480
10.	Toronto/Buttonville ON	15,365	12,696	-17.4	5,657	7,039
11.	Victoria Intl BC	12,740	12,170	-4.5	8,046	4,124
12.	Halifax Intl NS	10,476	11,424	9.0	8,860	2,564
13.	Québec/Jean Lesage Intl QC	12,715	11,401	-10.3	9,748	1,653
14.	Abbotsford BC	10,488	11,128	6.1	3,480	7,648
15.	Toronto City Centre ON	8,891	10,505	18.2	5,493	5,012
16.	London ON	10,002	9,536	-4.7	5,400	4,136
17.	Edmonton Mun AB	9,288	8,859	-4.6	8,765	94
18.	Villeneuve AB	9,529	8,545	-10.3	1,353	7,192
19.	Winnipeg/St Andrews MB	6,376	7,971	25.0	2,211	5,760
20.	Chicoutimi/St Honoré QC	8,893	7,839	-11.9	2,583	5,256
21.	Hamilton ON	9,755	7,657	-21.5	3,503	4,154
22.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,499	7,450	-0.7	5,194	2,256
23.	St John's NF	5,004	7,402	47.9	4,124	3,278
24.	Oshawa ON	7,935	7,216	-9.1	3,200	4,016
25.	Moncton NB	6,328	6,820	7.8	4,287	2,533
26.	Thunder Bay ON	8,015	6,701	-16.4	4,091	2,610
27.	Pitt Meadows BC	5,647	5,789	2.5	2,617	3,172
28.	Sudbury ON	4,912	5,780	17.7	2,952	2,828
29.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,635	5,538	-27.5	3,486	2,052
30.	Regina SK	5,802	5,276	-9.1	4,038	1,238
31.	Edmonton Intl AB	5,111	5,215	2.0	4,685	530
32.	Windsor ON	5,187	5,081	-2.0	2,325	2,756
33.	Vancouver Harbour BC	4,601	5,032	9.4	4,026	1,006
34.	North Bay ON	5,720	5,015	-12.3	1,971	3,044
35.	Prince George BC	4,549	4,937	8.5	3,035	1,902
36.	Kelowna BC	5,551	4,800	-13.5	3,392	1,408
37.	Langley BC	4,644	4,798	3.3	1,858	2,940
38.	Yellowknife NT	6,030	4,560	-24.4	2,685	1,875
39.	Gander Intl NF	3,559	4,544	27.7	3,182	1,362
40.	Montréal/Mirabel Intl QC	5,025	4,289	-14.6	3,784	505
41.	Whitehorse YT	3,967	3,930	-0.9	1,306	2,624
42.	Sault Ste Marie ON	7,531	2,761	-63.3	1,907	854
43.	Sept-Îles QC	3,035	2,730	-10.0	2,456	274
44.	St-Jean QC	5,157	2,535	-50.8	1,523	1,012
45.	Fredericton NB	4,845	2,123	-56.2	1,949	174
46.	Val-d'Or QC	1,457	1,862	27.8	1,624	238
Total (46)		413,822	403,944	-2.4	269,694	134,250

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, octobre 1995 (données provisoires)

For more information, please contact Mike Paju (819-997-6185).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Second Quarter 1995 (Preliminary Data)

Rank 1995	City-Pair	Second Quarter 1994 Deuxième trimestre	Second Quarter 1995 Deuxième trimestre	Jan-June 1994 Jan-juin	Jan-June 1995 Jan-juin	Change Jan-June 1995/1994 Variation Jan-juin
Rang	Paire de villes					
No.-Nbre						
						%
1	Montréal - Toronto	279,740	281,950	541,090	543,850	0.5
2	Toronto - Vancouver	139,670	172,530	247,070	291,170	17.8
3	Ottawa - Toronto	155,030	165,050	307,100	311,040	1.3
4	Calgary - Vancouver	89,780	100,480	162,460	168,250	3.6
5	Calgary - Toronto	82,790	96,990	147,500	167,620	13.6
6	Toronto - Winnipeg	69,790	76,380	117,960	130,560	10.7
7	Calgary - Edmonton	64,880	70,810	139,100	137,460	-1.2
8	Halifax - Toronto	64,440	68,810	116,210	116,550	0.3
9	Edmonton - Vancouver	57,090	59,980	112,420	102,590	-8.7
10	Edmonton - Toronto	49,230	55,950	89,170	92,860	4.1
11	Montréal - Vancouver	36,830	47,590	66,630	81,040	21.6
12	Thunder Bay - Toronto	38,830	38,390	73,230	71,790	-2.0
13	Ottawa - Vancouver	34,180	36,540	62,010	64,020	3.2
14	Vancouver - Winnipeg	30,790	36,090	54,770	60,650	10.7
15	Calgary - Winnipeg	30,070	32,330	54,650	57,820	5.8
16	St John's - Toronto	25,780	29,470	43,840	45,230	3.2
17	Prince George - Vancouver	26,700	29,150	53,200	54,140	1.8
18	Calgary - Montréal	23,320	28,640	39,810	45,890	15.3
19	Halifax - Ottawa	26,130	27,480	46,390	48,400	4.3
20	Halifax - Montréal	21,510	25,290	41,010	47,870	16.7
21	Calgary - Ottawa	22,410	24,880	38,310	40,170	4.9
22	Ottawa - Winnipeg	22,870	24,270	40,400	40,590	0.5
23	Halifax - St John's	22,710	23,590	40,600	40,440	-0.4
24	Vancouver - Victoria ¹	42,240	23,230	75,300	40,080	-46.8
25	Toronto - Windsor	20,100	22,280	36,520	40,800	11.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,476,910	1,598,150	2,746,750	2,840,880	3.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,644,480	2,842,710	4,933,770	4,949,520	0.3

¹ Figures for the first six months of 1995 are understated for Air BC's service between the harbours in Vancouver and Victoria. For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

Results for the first two quarters of 1995 show that, for the second consecutive year, the number of passengers travelling within Canada on scheduled flights totalled less than five million. Passenger counts for the first half of the year have not exceeded six million since just before the last recession in 1990.

Montreal-Vancouver experienced the largest percentage increase between 1994 and 1995, which allowed the passenger counts for this city-pair to return to the level achieved in the first half of 1990 (81,190). However, this is still 15 thousand less than the passenger count of 96,530 which was achieved for this market in the first half of 1989, the year after deregulation.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Deuxième trimestre 1995 (données provisoires)

Rank 1995	City-Pair	Second Quarter 1994 Deuxième trimestre	Second Quarter 1995 Deuxième trimestre	Jan-June 1994 Jan-juin	Jan-June 1995 Jan-juin	Change Jan-June 1995/1994 Variation Jan-juin
Rang	Paire de villes					
No.-Nbre						
						%
1	Montréal - Toronto	279,740	281,950	541,090	543,850	0.5
2	Toronto - Vancouver	139,670	172,530	247,070	291,170	17.8
3	Ottawa - Toronto	155,030	165,050	307,100	311,040	1.3
4	Calgary - Vancouver	89,780	100,480	162,460	168,250	3.6
5	Calgary - Toronto	82,790	96,990	147,500	167,620	13.6
6	Toronto - Winnipeg	69,790	76,380	117,960	130,560	10.7
7	Calgary - Edmonton	64,880	70,810	139,100	137,460	-1.2
8	Halifax - Toronto	64,440	68,810	116,210	116,550	0.3
9	Edmonton - Vancouver	57,090	59,980	112,420	102,590	-8.7
10	Edmonton - Toronto	49,230	55,950	89,170	92,860	4.1
11	Montréal - Vancouver	36,830	47,590	66,630	81,040	21.6
12	Thunder Bay - Toronto	38,830	38,390	73,230	71,790	-2.0
13	Ottawa - Vancouver	34,180	36,540	62,010	64,020	3.2
14	Vancouver - Winnipeg	30,790	36,090	54,770	60,650	10.7
15	Calgary - Winnipeg	30,070	32,330	54,650	57,820	5.8
16	St John's - Toronto	25,780	29,470	43,840	45,230	3.2
17	Prince George - Vancouver	26,700	29,150	53,200	54,140	1.8
18	Calgary - Montréal	23,320	28,640	39,810	45,890	15.3
19	Halifax - Ottawa	26,130	27,480	46,390	48,400	4.3
20	Halifax - Montréal	21,510	25,290	41,010	47,870	16.7
21	Calgary - Ottawa	22,410	24,880	38,310	40,170	4.9
22	Ottawa - Winnipeg	22,870	24,270	40,400	40,590	0.5
23	Halifax - St John's	22,710	23,590	40,600	40,440	-0.4
24	Vancouver - Victoria ¹	42,240	23,230	75,300	40,080	-46.8
25	Toronto - Windsor	20,100	22,280	36,520	40,800	11.7
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,476,910	1,598,150	2,746,750	2,840,880	3.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,644,480	2,842,710	4,933,770	4,949,520	0.3

¹ Il y a un sous-dénombrement des passagers qui ont voyagé entre les ports de Vancouver et Victoria utilisant les services d'Air BC au cours des premiers six mois de 1995. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

Les résultats des deux premiers trimestres de 1995 indiquent que, pour la deuxième année consécutive, le nombre de passagers voyageant à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers se chiffre à moins de cinq millions. Le nombre de passagers pour la première moitié de l'année n'a pas dépassé six millions depuis la période précédant la dernière récession en 1990.

Montréal-Vancouver a obtenu la plus grande augmentation, en termes de pourcentages, entre 1994 et 1995. Ceci a permis au nombre de passagers de retourner au niveau obtenu durant la première moitié de 1990 (81 190). Cependant, ceci représente quinze mille passagers de moins en comparaison aux 96 530 passagers obtenus pour ce marché durant la première moitié de 1989, année suivant la déréglementation.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 4 - TABLE 4.1

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50
Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1995
(Preliminary Data)

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux
aéroports canadiens, par genre de service, premier trimestre de 1995
(données provisoires)

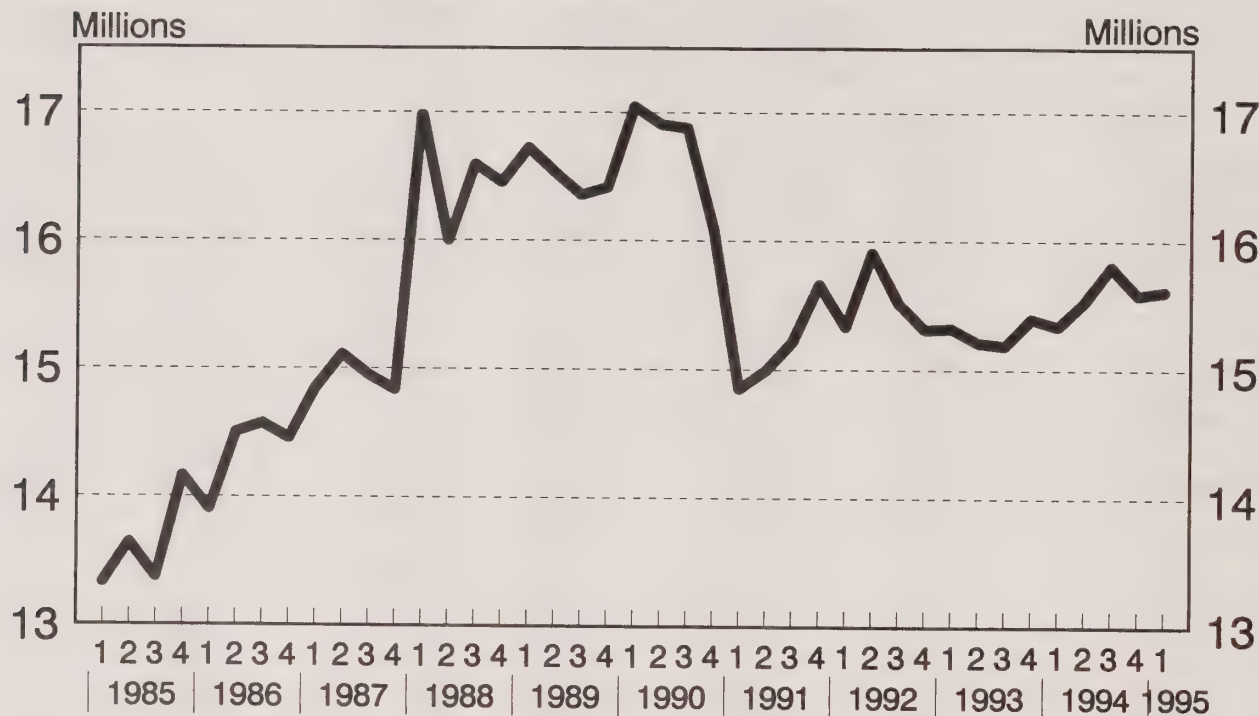
Rank Airports Rang Aéroports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1995/1994 Variation premier trimestre
	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	
	No.-Nbre				%
1 Toronto/LB Pearson Intl ON	3,365,026	339,399	944,076	4,648,501	3.2
2 Vancouver Intl BC	1,662,445	281,509	296,921	2,240,875	1.3
3 Montréal/Dorval Intl QC	957,573	252,197	113,312	1,323,082	-3.3
4 Calgary Intl AB	889,304	100,116	86,871	1,076,291	1.7
5 Montréal/Mirabel Intl QC	289,023	4,082	347,491	640,596	3.8
6 Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	445,631	99,304	42,800	587,735	0.7
7 Winnipeg Intl MB	383,249	54,067	92,227	529,543	3.3
8 Halifax Intl NS	231,999	192,804	37,873	462,676	-2.4
9 Edmonton Intl AB	271,106	46,990	82,901	400,997	38.0
10 Edmonton Mun AB	155,241	46,843	-	202,084	-35.8
11 Québec/Jean Lesage Intl QC	19,087	92,353	83,170	194,610	8.3
12 Victoria Intl BC	69,375	72,987	7,344	149,706	-1.5
13 St John's NF	58,479	60,861	10,683	130,023	0.6
14 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	80,010	30,455	16,153	126,618	-1.1
15 Regina SK	102,021	6,948	14,892	123,861	-3.0
16 Thunder Bay ON	73,603	38,496	131	112,230	5.4
17 London ON	-	70,256	9,641	79,897	17.1
18 Kelowna BC	43,160	32,210	3,452	78,822	6.5
19 Prince George BC	35,174	23,834	-	59,008	-2.2
20 Moncton NB	14,327	39,261	-	53,588	0.5
21 Yellowknife NT	21,029	31,320	-	52,349	25.3
22 Sudbury ON	-	49,367	35	49,402	3.1
23 Fredericton NB	13,149	30,564	52	43,765	0.7
24 Saint John NB	11,833	29,845	128	41,806	-1.6
25 Windsor ON	-	41,012	-	41,012	13.4
26 Vancouver Harbour BC	-	40,741	-	40,741	-2.3
27 Sault Ste Marie ON	-	39,664	-	39,664	2.7
28 Timmins ON	-	39,166	-	39,166	3.2
29 Deer Lake NF	3,661	34,207	-	37,868	5.9
30 Victoria Harbour BC	-	34,530	-	34,530	-3.0
31 Charlottetown PE	3,199	29,047	-	32,246	0.4
32 Toronto City Centre ON	-	30,681	-	30,681	-15.9
33 Thompson MB	9,135	20,733	-	29,868	22.8
34 Kamloops BC	15,252	12,969	926	29,147	6.7
35 Grande Prairie AB	17,810	10,262	-	28,072	20.7
36 Sydney NS	-	27,884	52	27,936	-10.9
37 Prince Rupert BC	10,532	15,908	-	26,440	-4.0
38 Sept-Îles QC	2	25,238	-	25,240	8.6
39 Whitehorse YT	21,093	2,485	-	23,578	3.5
40 Gander Intl NF	-	23,380	-	23,380	9.8
41 Nanaimo BC	11,436	11,615	-	23,051	14.7
42 Cranbrook BC	12,423	7,982	-	20,405	-0.6
43 Terrace BC	11,487	7,288	-	18,775	7.7
44 Val-d'Or QC	3,464	15,017	-	18,481	4.2
45 North Bay ON	-	18,369	-	18,369	8.3
46 Bagotville/Saguenay QC	-	17,731	-	17,731	4.7
47 Fort St John BC	17,655	-	-	17,655	3.5
48 Lethbridge AB	11,075	6,223	-	17,298	-4.2
49 Sioux Lookout ON	-	17,235	-	17,235	8.1
50 Castlegar BC	9,658	6,600	-	16,258	-3.3
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	9,349,726	2,562,035	2,191,131	14,102,892	1.6
Total Canada	9,471,774	3,050,614	2,192,754	14,715,142	1.7

For further information, please contact Rolf Hakka
819-953-3347).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike
Burchell (819-997-0198).

Figure 4.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 4.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Preliminary first quarter 1995 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 1.7% over the previous year. The largest growth occurred in the other international sector which was up by 4.3% (92,800 passengers). Domestic sector volume had a modest increase of 2.2% (190,632 passengers), while transborder traffic decreased by 1.0% (34,087 passengers).

Overall, for scheduled services, traffic was up by 1.9%. Other international traffic increased by 5.8%, while domestic and transborder traffic had a modest increases of 1.4% and 1.8%, respectively.

For Major Scheduled Services, other international traffic was up by 9.1% at Lester B. Pearson, while it decreased by 2.0% at Vancouver. One reason for this increase was the initiation of direct service to Hong Kong from Toronto by Cathay Pacific Airlines in June 1994.

Major Charter Services traffic was up slightly (0.8%). Transborder charter volume had a decrease of 9.4%, while domestic and other international traffic was up by 22.2% and 2.5%, respectively.

Figure 4.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the fourth quarter of 1994 and the first quarter of 1995. This increase would translate to a 0.8% average annual increase.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Statistics Canada Cat. 51-004

Les données provisoires du premier trimestre de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 1,7% par rapport à l'année précédente. La plus forte hausse, soit de 4,3% (92 800 passagers), est survenue dans le secteur autre international. Le secteur intérieur a enregistré une faible croissance de 2,2% (190 632 passagers) alors que le volume de trafic transfrontalier a diminué de 1,0% (34 087) passagers.

Dans l'ensemble, le trafic des services réguliers était en hausse de 1,9%. Le trafic autre international s'est accru de 5,8%, tandis que le trafic intérieur et le trafic transfrontalier ont enregistré de faibles augmentations de 1,4% et 1,8% respectivement.

En ce qui a trait aux principaux services réguliers, le trafic du secteur autre international a augmenté de 9,1% à Lester B. Pearson, tandis qu'il a diminué de 2,0% à Vancouver. Une des raisons pour expliquer cette hausse, fut l'instauration d'un service direct de Toronto à Hong Kong par Cathay Pacific Airlines en juin 1994.

Le trafic des principaux services d'affrètement a augmenté légèrement (0,8%). Le volume des affrètements transfrontaliers a enregistré une baisse de 9,4%, tandis que le trafic des secteurs intérieur et autre international ont progressé de 22,2% et 2,5%, respectivement.

La figure 4.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une augmentation entre le quatrième trimestre de 1994 et le premier trimestre de 1995. Cette augmentation peut se traduire en une augmentation annuelle moyenne de 0,8%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

Statistique Canada Cat. 51-004

SECTION 5 - TABLE 5.1

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers,
by World Area, 1994 (Preliminary Data)

World Area	1992	1993	1994	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation	Région du monde
	'000	'000	'000	%	%	
Africa ¹	206.7	246.8	252.2	19.4	2.2	Afrique ¹
Asia ²	1,699.0	1,854.6	2,118.9	9.2	14.3	Asie ²
Europe ³	3,264.5	3,313.7	3,416.0	1.5	3.1	Europe ³
Pacific ⁴	158.9	177.7	228.0	11.8	28.3	Pacifique ⁴
South ⁵	1,026.2	1,029.0	1,025.5	0.3	- 0.3	Sud ⁵
United States ⁶	8,702.7	9,151.4	8,879.6	5.2	-3.0	États-Unis ⁶
Total	15,058.1	15,773.3	15,920.3	4.7	0.9	Total

Africa includes the Canary Islands and that part of Egypt located in Asia.

Asia includes that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other adjacent islands.

Europe includes Iceland, Greenland and the Azores.

Pacific consists of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific under United States administration.

South consists of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands, (except for Puerto Rico), Mexico, Central America and South America.

United States includes all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship.

1 L'Afrique inclut les Îles Canaries et la partie de l'Égypte située en Asie.

2 L'Asie inclut la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes.

3 L'Europe inclut l'Islande, le Groenland et les Açores.

4 Le Pacifique comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles sous la juridiction des États-Unis.

5 Le Sud comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes, (excepté Porto Rico), le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud.

6 Les États-Unis d'Amérique comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle.

In 1994, a record 15.9 million passengers travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight, up 0.9% compared to a year earlier. This follows a 4.7% increase in 1993 and a 7.2% gain in 1992.

As shown in Table 5.1, four of the six regions showed an increase in their passenger volumes from/to Canada. The largest absolute increase in passenger numbers was in the Canada-Asia market, which advanced by 264,000 passengers, or 14.3%. The greatest percentage increase was in the Canada-Pacific market, which increased by 28.3% over the previous year, with the absolute number rising by over 50,000 passengers. The largest market increase in terms of both passenger numbers and percentage was Canada-United States, with a loss of almost 272,000 passengers, or 3.0% between 1993 and 1994.

The strong growth in the Canada-Asia market in 1994, reflected a year of new developments resulting in an unprecedented level of service to this region. Air Canada began service to Seoul, South Korea in May, and began flights to Osaka, Japan, in September. Air Canada also entered into a marketing alliance with All Nippon Airways to provide local connecting flights at Osaka. In May, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) resumed twice-weekly service between Vancouver and Beijing, China after a five year hiatus, and added stops at Shanghai, China in October. In October, CAIL also began to serve Ho Chi Minh City in Vietnam via Paris following an interline agreement with Vietnam Airlines. CAIL also increased the number of flights in the Vancouver-Hong Kong and Calgary-Tokyo markets, and began a new twice-weekly Toronto-Hong Kong service in December. Cathay Pacific began Toronto-Hong Kong service in June.

En 1994, le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 15,9 millions, soit un niveau record, et une hausse de 0,9% par rapport à l'année précédente. Celle-ci fait suite à une augmentation de 4,7% en 1993 et à un gain de 7,2% en 1992.

Tel qu'indiqué au tableau 5.1, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté dans quatre des six régions. La croissance la plus forte en termes du nombre absolu de passagers a été observée dans le marché Canada-Asie. Le trafic dans ce marché s'est accru de 264 000 passagers, ou 14,3%. La hausse la plus forte, en termes de pourcentage, a été observée dans le marché Canada-Pacifique, qui a progressé de 28,3% par rapport à l'année précédente, le nombre absolu de passagers augmentant de plus de 50 000. La baisse la plus forte en termes du nombre absolu de passagers et de pourcentage a été observée dans le marché Canada-États-Unis, qui a connu une baisse de près de 272 000 passagers, ou 3,0% entre 1993 et 1994.

La forte croissance dans le marché Canada-Asie en 1994, reflète une année de nouveaux développements qui ont résulté en un niveau de service sans précédent dans cette région. En mai, Air Canada a commencé à desservir Séoul, Corée du Sud et en septembre, a inauguré des vols à Osaka, Japon. Air Canada a également signé une alliance de marketing avec All Nippon Airways afin d'offrir des vols de correspondance locaux à Osaka. En mai, après une lacune de cinq ans, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont rétabli leurs services bihebdomadaires entre Vancouver et Beijing, Chine et en octobre, ont ajouté une escale à Shanghai, Chine. En octobre, LACI a également commencé à desservir la ville de Ho Chi Minh au Vietnam via Paris, suite à un accord intercompagnie avec Vietnam Airlines. LACI a également accru le nombre de vols dans les marchés Vancouver-Hong Kong et Calgary-Tokyo, et a commencé à desservir Toronto-Hong Kong avec un nouveau service bihebdomadaire en décembre. Cathay Pacific a inauguré un service Toronto-Hong Kong en juin.

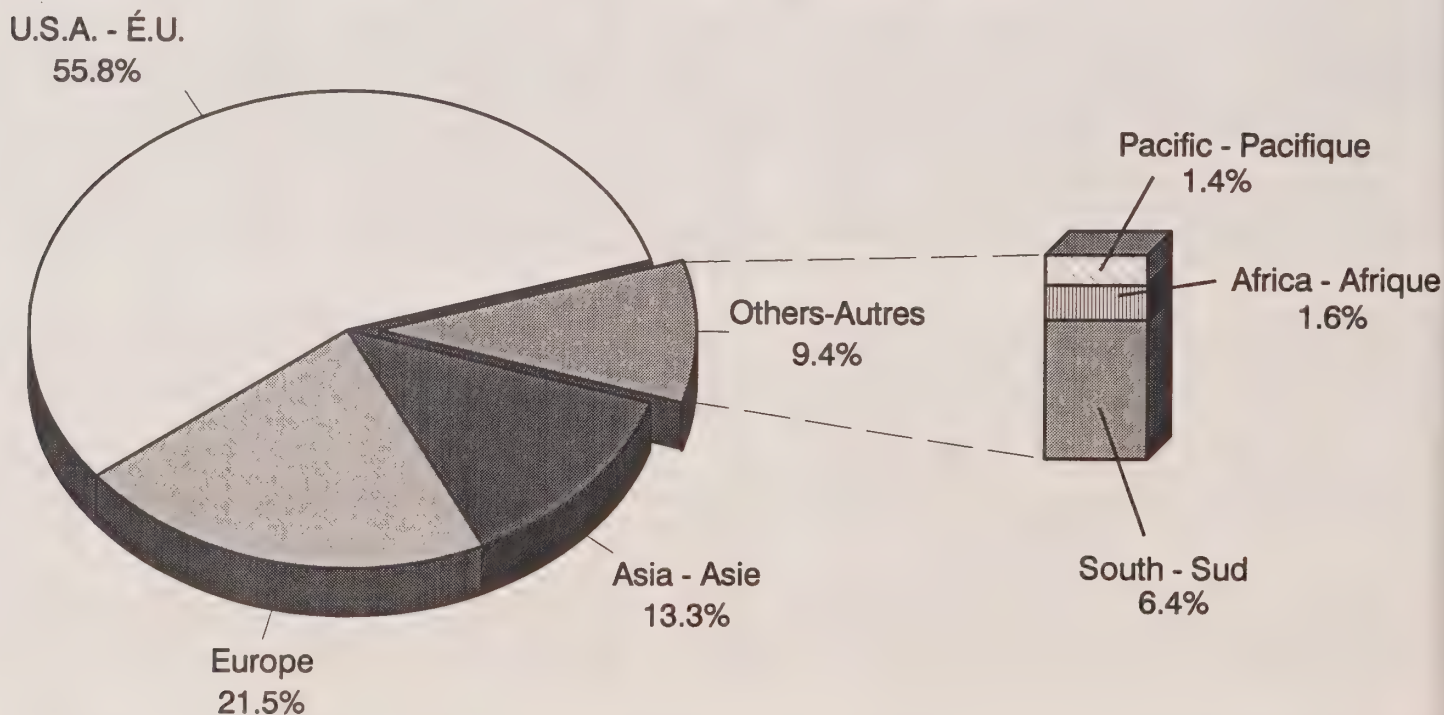
In European services, Air Canada signed a code-sharing agreement with British Midland to provide connections to Belfast, Edinburgh, Glasgow, Leeds-Bradford and Teeside. In March, Air Canada launched new twice-weekly Calgary-Dusseldorf and Vancouver-Paris flights. Air Canada cancelled its code-sharing arrangements with LOT Polish Airlines (Warsaw) and Czechoslovak Airlines (Prague). However, the airline still interlines traffic with both carriers. Canadian Airlines ended service to Manchester and London-Gatwick in order to provide daily service on all flights to London-Heathrow airport. CAIL suspended service to Munich in October 1994, but boosted the frequency of Calgary-Frankfurt flights to daily. In October, TAP Air Portugal suspended all flights from Canada to Lisbon.

The principal development in transborder services in 1994 was the announcement of a framework on the Canada-United States Open Skies Agreement in December, which, however, would not begin to affect service until 1995. In January 1994, US Air began new Ottawa-Pittsburgh flights, while in April, Northwest Airlines began to offer daily flights between Vancouver and Minneapolis. In February, Air Alliance suspended Québec-Boston flights in favour of Québec-Newark service. Air Nova began Saint John-Newark flights in June, and doubled Halifax-Newark capacity. In June, Air Canada increased transborder capacity by putting stored L1011's back into service to start new flights from Calgary to Continental Airline's hubs at New York, Los Angeles and Chicago. In October, Air Canada began Regional Jet service between Halifax-Boston, Ottawa-Newark and Montréal-Cleveland, adding Ottawa-Washington in November and Montréal-Boston in December. In November, Canadian Regional began daily Toronto-Washington flights. In December, Delta Airlines launched daily Calgary-Phoenix service.

In the South, United Nations sanctions caused a four month suspension of Air Canada's service to Haiti. In October, Canadian Airlines doubled the frequency of Toronto-Mexico City flights to twice daily, and boosted flights to Sao Paulo, Brazil, to three times weekly. LADECO Airlines initiated flights between Montréal and Santiago, Chile via New York and Miami in January.

Figure 5.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1994



Dans les marchés européens, Air Canada a signé un accord de service conjoint avec British Midland pour les liaisons locales à Belfast, Edinburgh, Glasgow, Leeds-Bradford et Teeside. En mars, Air Canada a inauguré un service bihebdomadaire entre Calgary et Dusseldorf et entre Vancouver et Paris. Air Canada a annulé son entente relative au partage des indicatifs avec LOT Polish Airlines (Varsovie) et Czechoslovak Airlines (Prague). Cependant, la compagnie aérienne maintient le trafic intercompagnie avec les deux transporteurs. Les Lignes aériennes Canadien ont supprimé leurs services à Manchester et à London-Gatwick afin de fournir un service quotidien pour tous leurs vols à l'aéroport London-Heathrow. LACI a interrompu ses vols à Munich en octobre 1994, mais a accru la fréquence des vols Calgary-Frankfurt sur une base quotidienne. En octobre, TAP Air Portugal a abandonné tous ses services entre le Canada et Lisbonne.

En 1994, le développement le plus important au titre des services transfrontaliers a été l'annonce, en décembre, d'un cadre relatif à l'accord «Ciel ouvert» entre le Canada et les États-Unis. Cependant, les effets de cet accord sur les services ne se feront sentir qu'en 1995. En janvier 1994, US Air a inauguré un service Ottawa-Pittsburgh, alors qu'en avril, Northwest Airlines a commencé à offrir des vols quotidiens entre Vancouver et Minneapolis. En février, Air Alliance a interrompu ses vols entre Québec et Boston en faveur d'un service Québec-Newark. Air Nova a inauguré un service Saint John-Newark en juin, et a doublé sa capacité sur la liaison Halifax-Newark. En juin, Air Canada a accru sa capacité transfrontalière en remettant ses appareils L1011 en service; la compagnie a inauguré de nouveaux vols entre Calgary et des villes-pivots de Continental à New York, Los Angeles et Chicago. En octobre, Air Canada a mis en service de nouveaux appareils Regional Jets sur les liaisons Halifax-Boston, Ottawa-Newark et Montréal-Cleveland. À ces liaisons, ont été ajoutées Ottawa-Washington en novembre et Montréal-Boston en décembre. En novembre, Canadien Régional a commencé un service quotidien Toronto-Washington. En décembre, Delta Airlines a inauguré un service quotidien Calgary-Phoenix.

Dans le Sud, les sanctions imposées par les Nations-Unies contre Haiti ont résulté en une suspension des services d'Air Canada dans ce pays pour une période de quatre mois. En octobre, les Lignes aériennes Canadien ont doublé la fréquence des vols sur la liaison Toronto-Mexico City, celle-ci passant d'un vol par jour à deux vols par jour, et ont accru le nombre de vols à Sao Paulo, Brésil, à trois fois par semaine. LADECO Airlines a initié des vols entre Montréal et Santiago, Chili via New York et Miami en janvier.

Figure 5.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région du monde, 1994

Figure 5.1 shows that Canada's most important international market in 1994 was the United States, with 55.8% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international scheduled market, accounting for 21.5% of the traffic, while Asia, at 13.3%, was the third largest market for scheduled traffic. The remaining sector market shares were small: the South accounted for 6.4% of the traffic, while Africa and the Pacific were measured as 1.6% and 1.4%, respectively.

Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates of Total Passengers, 1981 - 1994

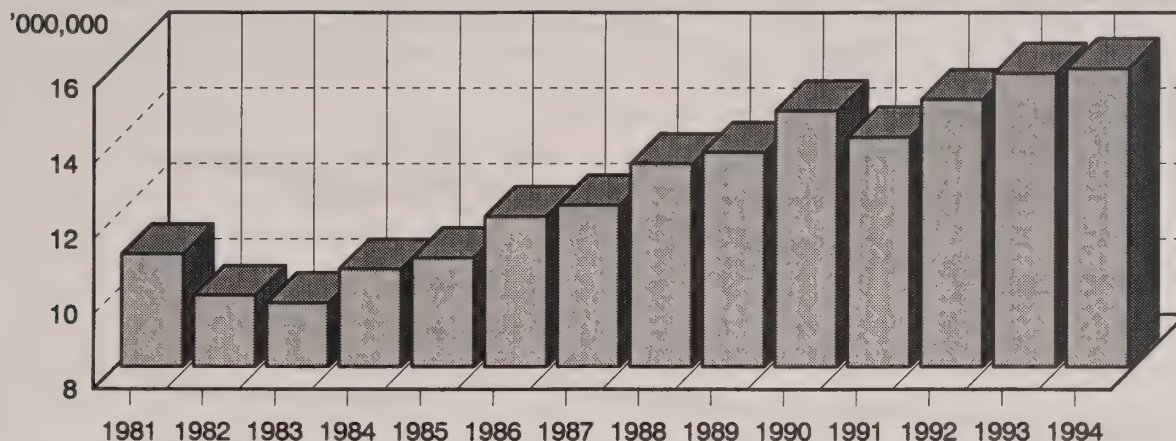
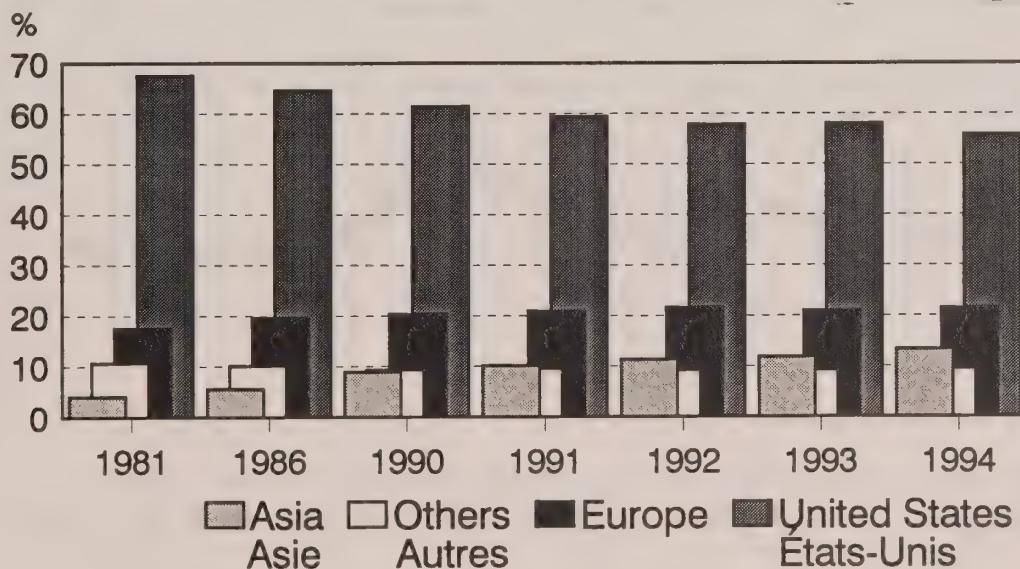


Figure 5.2 shows the overall volume of international traffic since 1981. In 1981, 11.0 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined over the next two years to reach a low of 9.7 million in 1983, after which the figures began to rise again. They have continued to rise every year since then, except for the recession affected year of 1991. In 1994, traffic reached a record level of 15.9 million passengers.

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1981 - 1994



La figure 5.1 montre que le principal marché international du Canada a été, en 1994, les États-Unis, avec 55,8% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux réguliers, avec 21,5% du trafic international, tandis que l'Asie, avec 13,3%, occupait le troisième rang pour le trafic régulier. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: le Sud détenait 6,4% du marché, alors que les parts de l'Afrique et du Pacifique s'établissaient à 1,6% et 1,4%, respectivement.

Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations des passagers totaux, 1981 - 1994

La figure 5.2 montre le volume du trafic international global depuis 1981. En 1981, 11,0 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des deux années suivantes pour atteindre un creux de 9,7 millions en 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. Depuis lors, le trafic a connu une tendance à la hausse, à l'exception de l'année 1991, alors que la récession sévissait. En 1994, le trafic a atteint un niveau inégalé de 15,9 millions de passagers.

Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part du marché par secteur, 1981 - 1994

Figure 5.3 shows the fluctuations in the distribution of international scheduled passengers from 1981 to 1994. Over this period, the market share for the United States has shown a small but fairly steady decline from a peak of 67.6% in 1981 to a low of 55.8% in 1994. In contrast, the Asian market has grown rapidly from 4.1% of passengers in 1981 to 13.3% in 1994, more than a threefold increase. The European market share rose slightly from 17.6% in 1981 to a 1987 peak of 23.3%. It has since declined to 21.5% in 1994. The Southern market share has dipped slightly from 8.5% in 1981 to 6.4% in 1994, as charter flights have grown in importance for this region. Since 1981, both Africa and the Pacific have remained small, hovering around the 1.0 to 1.6% mark.

Figure 5.4

International Scheduled Passengers versus International Charter Passengers, 1981 - 1994

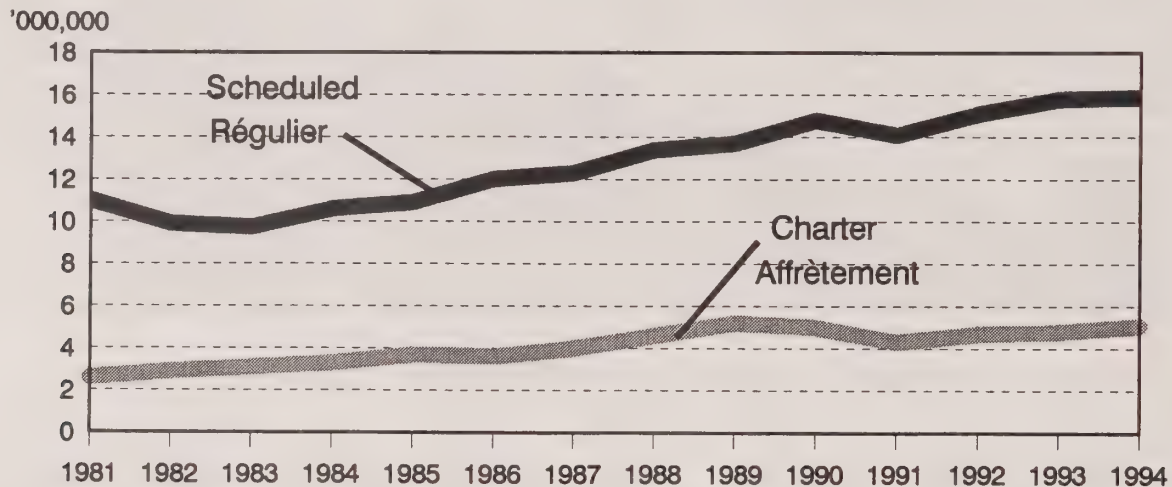
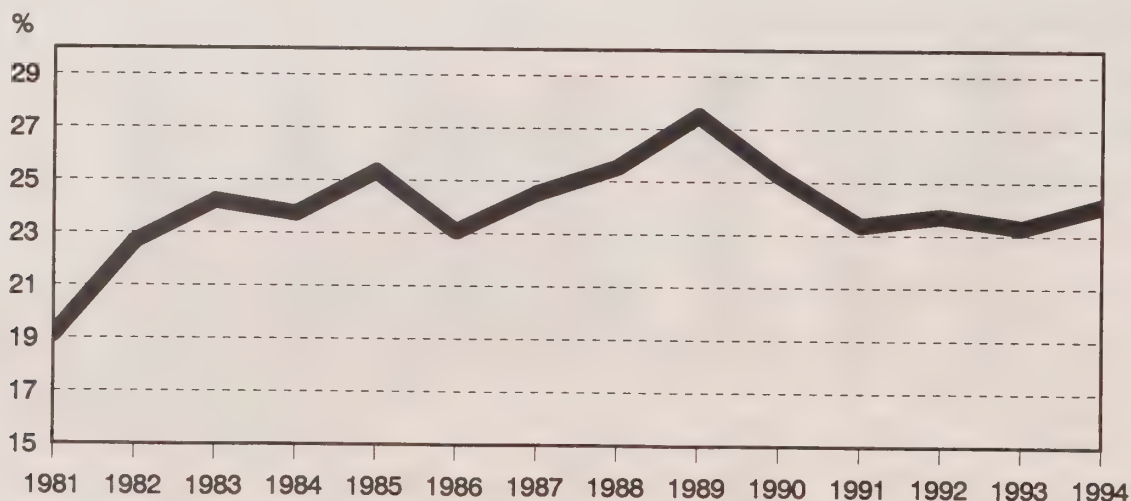


Figure 5.4 shows that scheduled international traffic still far exceeds the number of passengers flying on charter flights. However, charter traffic has increased by 94.3% since 1981, from 2.6 million passengers (19.2% of total international traffic) to 5.1 million passengers (24.1% of total international traffic) in 1994.

Figure 5.5

International Charter Passengers as a Percentage of Total International Passengers, 1981 - 1994



La figure 5.3 montre que la répartition internationale des passagers a subi certaines variations entre 1981 et 1994. Au cours de cette période, la part du marché pour les États-Unis a légèrement diminué mais d'une manière soutenue passant d'un sommet de 67,6% en 1981 à un creux de 55,8% en 1994. Par comparaison, la part du marché asiatique a plus que triplé, le taux de passagers ayant passé de 4,1% en 1981 à 13,3% en 1994. Pour l'Europe, la part du marché a légèrement progressé, passant de 17,6% en 1981 à un sommet de 23,3% en 1987. Depuis lors, elle a diminué pour atteindre 21,5% en 1994. La part du marché pour le Sud s'est affaïssée légèrement, passant de 8,5% en 1981 à 6,4% en 1994. Cette baisse est due en partie à la forte croissance des vols d'affrètement dans cette région. Depuis 1981, les parts de l'Afrique et du Pacifique sont demeurées minimales, oscillant entre 1,0 et 1,6%.

Figure 5.4

Passagers des vols internationaux réguliers par rapport aux passagers des vols d'affrètement internationaux, 1981 - 1994

La figure 5.4 montre que le trafic des vols internationaux réguliers dépasse encore largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. Néanmoins, le trafic des vols d'affrètement a progressé de 94,3% depuis 1981, passant de 2,6 millions de passagers (19,2% du trafic international total) à 5,1 millions de passagers (24,1% du trafic international total) en 1994.

Figure 5.5

Pourcentage des passagers des vols d'affrètement internationaux par rapport aux passagers des vols internationaux totaux, 1981 - 1994

Table 5.2 shows the 1994 distribution of international charter and scheduled passengers by world area. The table shows that the majority of international passengers travelled on scheduled services five of the six regions. In the Asia and Pacific regions, 100% of passengers used scheduled services. The South was the exception, charter passengers accounting for 63.5% of all the international traffic to and from this region.

The overall proportion of international passengers travelling on scheduled services fell somewhat between 1993 and 1994, from 76.7% to 75.9%. The proportions within the four regions with charter competition all fell slightly.

TABLE 5.2

Distribution of International Scheduled and Charter Passengers, by World Area, 1994

World Area	Scheduled Passengers Passagers des vols réguliers	Charter Passengers Passagers des vols d'affrètement	Région du monde
	%		
Africa	98.5	1.5	Afrique
Asia	100.0	-	Asie
Europe	74.1	25.9	Europe
Pacific	100.0	-	Pacifique
South	36.5	63.5	Sud
United States	81.0	19.0	États-Unis
Total	75.9	24.1	Total

Le tableau 5.2 présente la répartition de l'ensemble du trafic international, selon la région du monde, entre les passagers qui ont emprunté des vols internationaux réguliers et ceux qui ont emprunté des vols d'affrètement internationaux en 1994. Le tableau montre que la majorité des passagers internationaux ont voyagé sur des vols réguliers dans cinq des six régions. Dans les régions de l'Asie et du Pacifique, 100% des passagers ont emprunté des vols réguliers. Le Sud était l'exception, alors que les passagers d'affrètement ont représenté 63,5% de l'ensemble du trafic international à destination et en provenance de cette région.

La proportion globale des passagers internationaux voyageant sur les vols réguliers a légèrement diminué entre 1993 et 1994, soit de 76,7% à 75,9%. Les proportions dans les quatre régions où il existe une concurrence de la part des services d'affrètement ont toutes légèrement diminué.

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers des vols internationaux réguliers et des vols d'affrètement internationaux, selon la région du monde, 1994

For further information, please contact Lisa Di Piéto (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto, (819-997-6176).

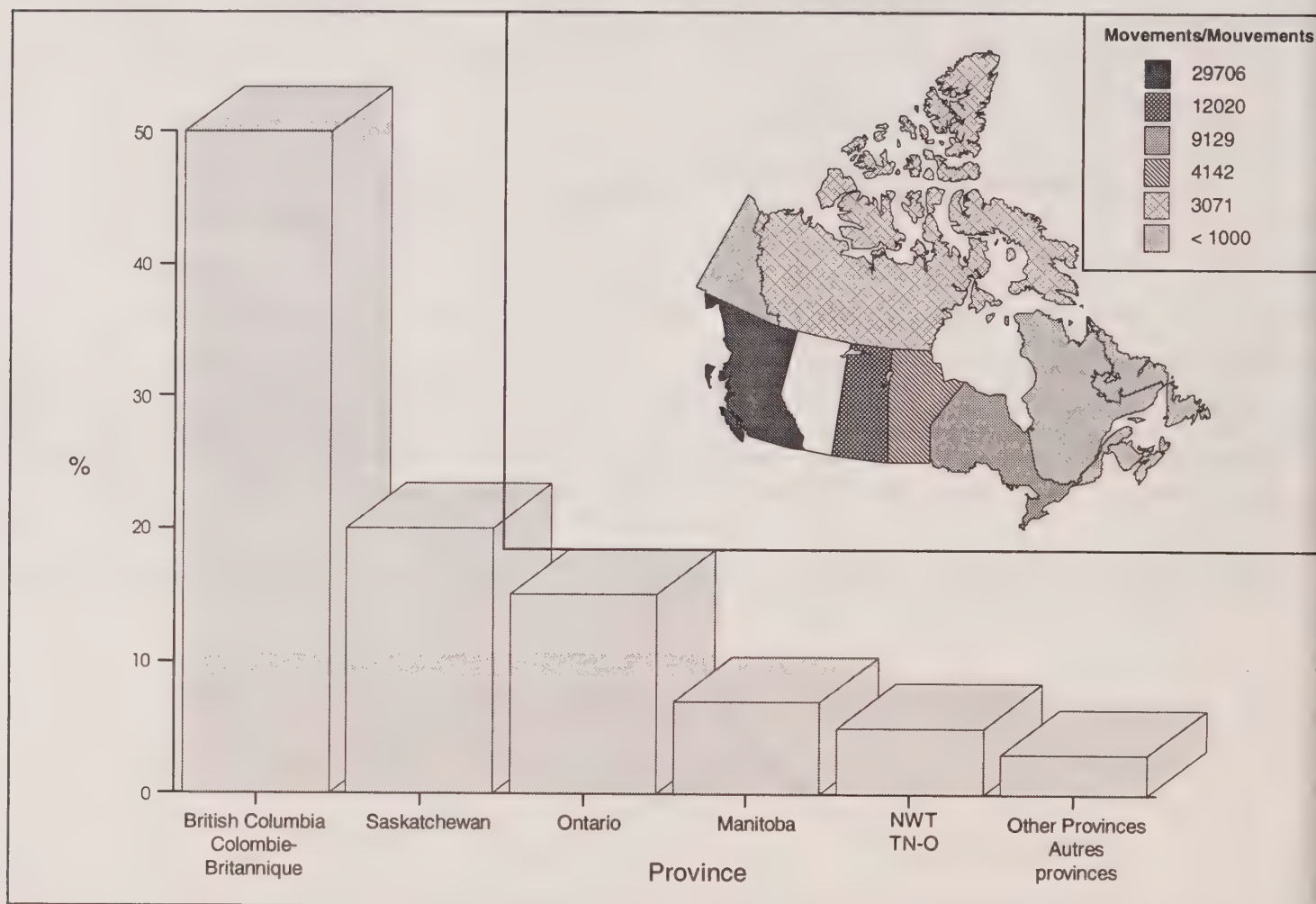
SECTION 6

Domestic Itinerant Aircraft Movement Patterns in the Province of Alberta, 1994.

This article examines how aircraft movement statistics (AMS) can be used to show interprovincial aviation flows. An interprovincial aircraft movement is determined by the next stop for flight departures and the previous stop for flight arrivals. It may represent a complete trip or just one leg of a longer trip. For example, a flight from Calgary, to Toronto, to Montréal would appear in the Ontario count, while a non-stop flight from Calgary to Montréal would appear in the Québec count. Each of the figures below include only non-stop, domestic itinerant flights originating from Transport Canada towered airports (7) and flight service stations (7) in Alberta. The number of movements does not account for the size of the aircraft, the number of passengers or the type of operation.

Figure 6.1

Number and Percent of Non-stop Domestic Flights from Alberta, by Province, 1994¹



SECTION 6

Modèles des mouvements d'aéronefs itinérants intérieurs dans la province de l'Alberta, 1994

Cette étude porte sur la manière dont les statistiques sur les mouvements d'aéronefs (SMA) peuvent être utilisées pour démontrer les mouvements interprovinciaux. Un mouvement interprovincial d'aéronef est déterminé par l'arrêt suivant pour les vols de départs et par le dernier arrêt pour les vols d'arrivées. Il peut représenter un vol complet ou seulement un segment d'un vol plus long. Par exemple, un vol de Calgary à Toronto et à Montréal apparaîtrait dans le compte de l'Ontario, tandis qu'un vol sans escale de Calgary à Montréal apparaîtrait dans le compte du Québec. Chacune des figures, présentées ci-dessous, n'incluent que les vols itinérants intérieurs directs sans escale originant des aéroports ayant une tour de contrôle de Transports Canada (7) et les stations de service de vols (7) de l'Alberta. Le nombre de mouvements ne tient pas compte de la taille de l'aéronef, du nombre de passagers ou du genre d'opérations.

Figure 6.1

Nombre et pourcentage de vols intérieurs s (sans escale) en provenance de l'Alberta, par province, 1994¹

¹ The category *Other Provinces* includes the Maritimes, Québec and Yukon. ¹ La catégorie "autres provinces" contient les Maritimes, le Québec et Yukon.

In 1994, airports in the province of Alberta reported 58,974 non-stop interprovincial flights. Seventy percent of the destinations were to cities in the neighbouring provinces of British Columbia (50%) and Saskatchewan (20%). The remainder were to Ontario (15%), Manitoba (7%), Northwest Territories (5%) and the Maritimes, Québec and Yukon (3%). See Figure 6.1 above.

En 1994, les aéroports de la province de l'Alberta ont enregistré 58 974 mouvements interprovinciaux sans escale. Les villes situées dans les provinces avoisinantes, soit la Colombie-Britannique (50%) et la Saskatchewan (20%) comptaient pour 70% des destinations. Les autres destinations étaient situées en Ontario (15%), au Manitoba (7%), dans les Territoires du Nord-Ouest (5%) et dans les Maritimes, le Québec et le Yukon (3%). Voir la figure 6.1 ci-dessus.

The provinces of British Columbia and Saskatchewan also accounted for the highest percentage of non-stop flights to Alberta in 1994. Sixty-five percent of all flights to Alberta came from these two provinces - 43% from British Columbia and 22% from Saskatchewan. The remainder came from Ontario (18%), Manitoba (11%), the Northwest Territories (5%) and the Maritimes, Québec and Yukon (1%). See Figure 6.2 below.

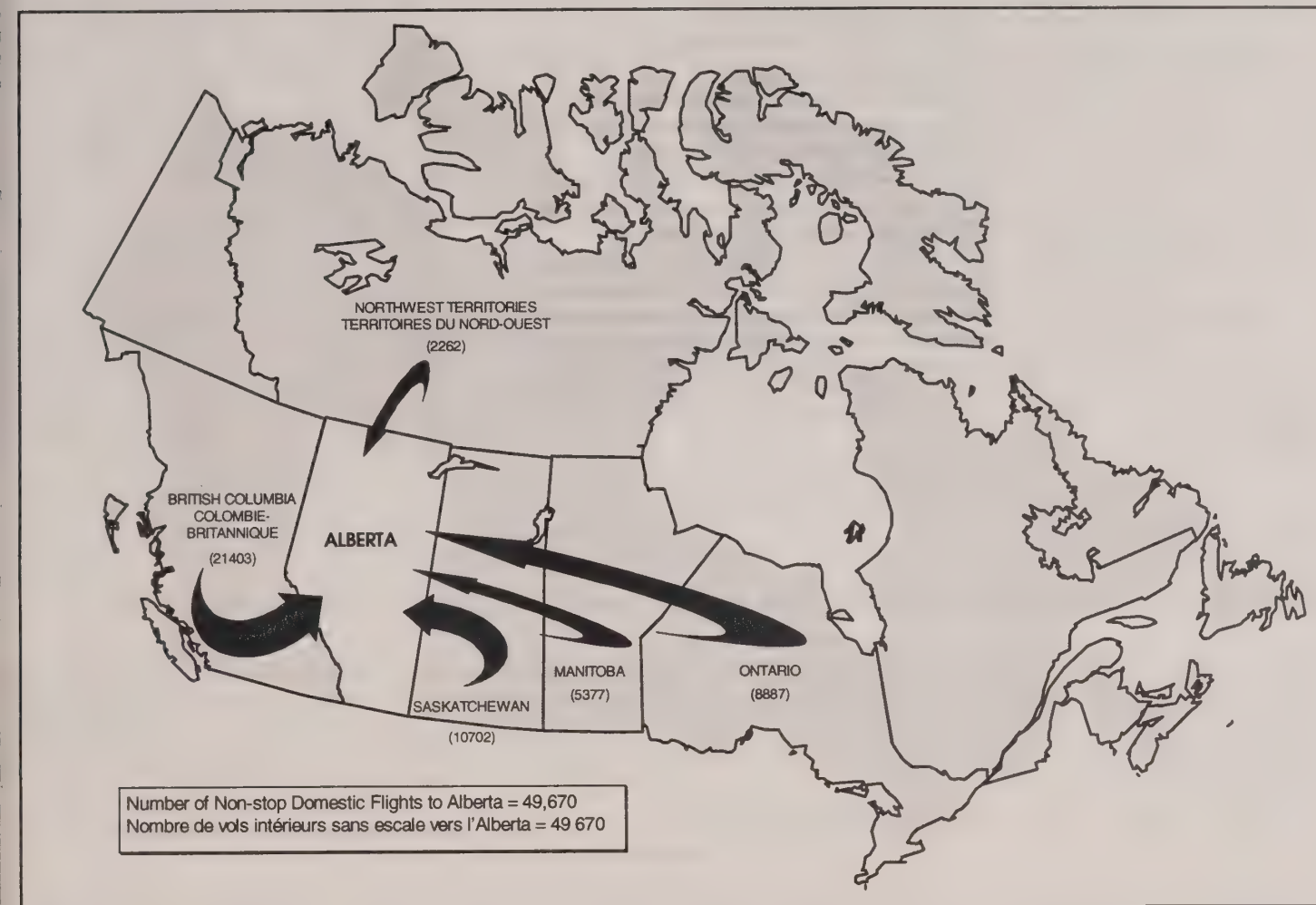
En 1994, les provinces de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont également contribué au plus haut pourcentage de vols sans escale vers l'Alberta. En fait, 65% de tous les vols vers l'Alberta provenaient de ces deux provinces - 43% de la Colombie-Britannique et 22% de la Saskatchewan. Les autres provenaient de l'Ontario (18%), du Manitoba (11%), des Territoires du Nord-Ouest (5%) et des Maritimes, du Québec et Yukon (1%). Voir la figure 6.2 ci-dessous.

Figure 6.2

Number of Non-stop Domestic Flights to Alberta, by Province,
1994²

Figure 6.2

Nombre de vols intérieurs sans escale vers l'Alberta, par province,
1994²



² Excludes provinces with less than 1,000 non-stop flights to Alberta in 1994.

² Les provinces ayant moins de 1 000 vols sans escale vers l'Alberta en 1994 sont exclues.

In 1994, the total number of non-stop flights from Alberta to the Maritimes, Québec and Yukon was 906. The total number of flights from the Maritimes, Québec and Yukon to Alberta was 1,039. Combined, these represented less than 1% of all domestic arrivals and departures (non-stop) to and from Alberta in 1994.

En 1994, le nombre total de vols sans escale en provenance de l'Alberta vers les Maritimes, le Québec et Yukon était de 906. Le nombre total de vols en provenance des Maritimes, du Québec et Yukon vers l'Alberta était de 1 039. Sur une base combinée, ce total représentait, en 1994, moins de 1% de ensemble des vols (arrivées et départs) intérieurs (sans escale) en provenance de et à destination de l'Alberta.

Overall, the 14 major airports in Alberta reported a total of 485,493 domestic aircraft movements in 1994. Three-quarters of these movements were within the province, while twenty-five percent (123,110) of these were non-stop flights to or from Canadian airports outside the province of Alberta. Calgary Intl, Edmonton Intl and Edmonton Municipal airports accounted for 88% of all non-stop flights in and out of the province of Alberta during this time period.

En 1994, les 14 principaux aéroports de l'Alberta ont enregistré 485 493 mouvements d'aéronefs intérieurs. Les trois quarts de ces mouvements étaient à l'intérieur de la province, tandis que 25% (123 110) de ces mouvements étaient des vols sans escale à destinations ou en provenance des aéroports canadiens situés à l'extérieur de la province de l'Alberta. Durant cette période, les aéroports internationaux de Calgary et d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton ont compté pour 88% de tous les vols sans escale à l'intérieur et à l'extérieur de la province de l'Alberta.

Figure 6.3 (below) shows that a high percentage of non-stop domestic flights from airports in Alberta were within the province itself. Only Calgary Intl and Edmonton Intl reported almost an equal number of interprovincial and intraprovincial flights in 1994.

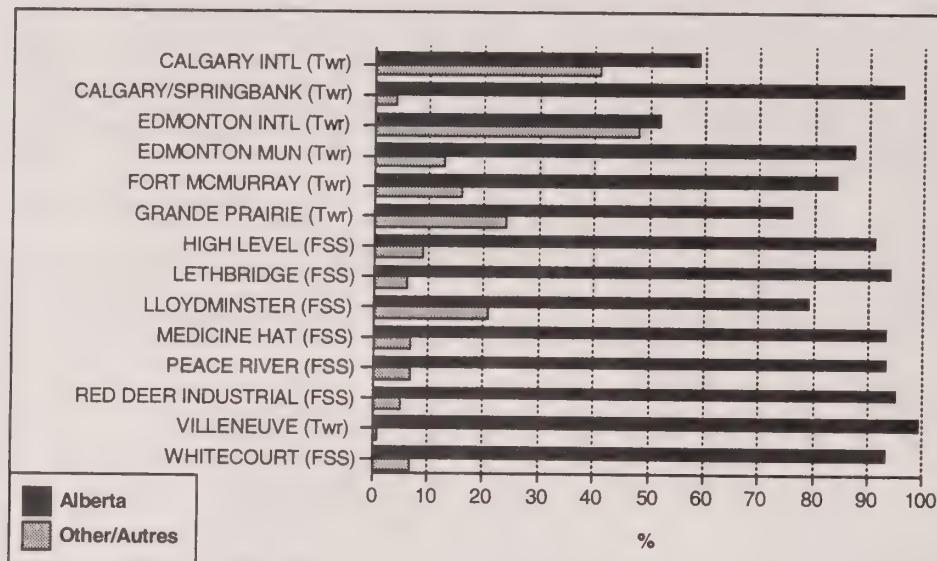
La figure 6.3 (ci-dessous) montre qu'un pourcentage élevé de vols intérieurs sans escale en provenance d'aéroports situés en Alberta étaient effectués dans la province elle-même. En 1994, seuls les aéroports internationaux de Calgary et d'Edmonton ont rapporté un nombre presque égal de vols interprovinciaux et intraprovinciaux directs.

Figure 6.3

Percentage of Non-stop Intraprovincial and Interprovincial Domestic Flights from Major Airports in Alberta, 1994³

Figure 6.3

Pourcentage de vols intérieurs intraprovinciaux et interprovinciaux sans escale des principaux aéroports de l'Alberta, 1994³



Airport - Aéroport	Alberta	Other - Autre
CALGARY INTL	59%	41%
CALGARY/SPRINGBANK	96%	4%
EDMONTON INTL	52%	48%
EDMONTON MUN	87%	13%
FORT MCMURRAY	84%	16%
GRANDE PRAIRIE	76%	24%
HIGH LEVEL	91%	9%
LETHBRIDGE	94%	6%
LLOYDMINSTER	79%	21%
MEDICINE HAT	93%	7%
PEACE RIVER	93%	7%
RED DEER INDUSTRIAL	95%	5%
VILLENEUVE	99%	1%
WHITECOURT	93%	7%

Twr = Transport Canada tower
FSS = Flight Service Station

Twr = tour de contrôle de Transports Canada
FSS = station de service de vol

³ Includes both non-stop arrivals and non-stop departures.

³ Inclus les arrivées et départs sans escale.

The data tend to indicate that although the smaller airports do offer some non-stop scheduled service to domestic destinations outside of the province, the majority of non-stop interprovincial service comes from the two main centres located in Calgary and Edmonton. On the other hand, non-stop scheduled service between centres within the province is offered by all 14 major airports in Alberta.

Les données semblent indiquer que bien que les plus petits aéroports offrent des services réguliers sans escale pour des destinations intérieures en dehors de la province, la majorité des services interprovinciaux sans escale proviennent des deux centres principaux localisés à Calgary et Edmonton. D'un autre côté, les services réguliers sans escale entre les centres situés à l'intérieur de la province sont tous offerts par les 14 principaux aéroports de l'Alberta.

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819) 997-6190.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. © Minister of Industry, 1994. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, 1994. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
	\$	ÉTATS UNIS US\$	Autres US\$	
10-234 Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada T., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 Aviation in Canada: Historical and Statistical E/F Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, publiée en 1993.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216 Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	80.00	100.00	120.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

May 1994

Mai 1994

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 1

Vol. 28, N° 1

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported a drop of 8% in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in October 1995. This seasonally adjusted series was up 7% in September 1995 when it reached its record high of 2.9 billion.

Available on CANSIM: Matrix 385

- Preliminary figures of aircraft movements for November, 1995 at **selected** flight service stations are included in this edition of the Service Bulletin along with the equivalent data for the 45 Transport Canada towered airports. The busiest flight service station at Penticton, BC ranked 36th overall when comparing the total aircraft movements at the selected flight service stations and the 45 towered airports.
- Domestic passenger charter traffic increased by 30%, between the second quarters of 1994 and 1995, from 200,395 to 259,477 passengers.
- The average fare paid by passengers on all domestic city-pairs in the first quarter of 1995 was a record \$201, up 4% from the first quarter of 1994.

Recent release

- Canadian Civil Aviation, 1994 (Catalogue No. 51-206)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SALLANTS

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 8% au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales. Cette série de données désaisonnalisées a montré une hausse de 7% en septembre 1995, alors qu'un sommet de 2,9 milliards fut atteint.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Les données provisoires des mouvements d'aéronefs à des stations de services de vols **choisies**, pour novembre 1995, sont incluses dans cette édition du Bulletin de service. Les données équivalentes des 45 aéroports ayant une tour de contrôle de Transports Canada sont également incluses. La station de service de vols la plus occupée, Penticton, BC, était en 36^e position lorsqu'on compare les mouvements d'aéronefs totaux enregistrés aux stations de services de vols et aux 45 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada.
- Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 30% entre les deuxièmes trimestres de 1994 et de 1995, passant de 200 395 à 259 477 passagers.
- Le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 201\$ au premier trimestre de 1995, soit un niveau record. Ce montant représente une hausse de 4% par rapport au premier trimestre de 1994.

Mise en circulation récente

- Aviation civile canadienne, 1994 (n° 51-206 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), October 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	October 1995 Octobre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	1 079	13.1	10 051	6.7	Réguliers - Intérieur
- International	690	17.5	6 729	11.7	- International
- Total	1 769	14.8	16 780	8.6	- Total
Charter	39	-48.7	814	-26.5	Affrètements
Total	1 808	11.8	17 594	6.3	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 607 839	11.2	14 996 549	8.2	Réguliers - Intérieur
- International	2 524 436	13.5	26 301 681	11.7	- International
- Total	4 132 275	12.6	41 298 230	10.4	- Total
Charter	85 296	-49.4	1 846 981	-28.7	Affrètements
Total	4 217 572	9.9	43 145 212	7.9	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 375 092	10.7	63 621 378	14.0	Réguliers
Charter	108 328	-47.6	2 449 156	-24.0	Affrètements
Total	6 483 420	8.7	66 070 534	11.9	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	64.8	...	64.9	...	Réguliers %
Charter %	78.7	...	75.4	...	Affrètements %
Total %	65.1	...	65.3	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	34 373	-1.9	319 942	-3.5	Réguliers
Charter	60	-64.0	1 646	44.4	Affrètements
Total	34 434	-2.2	321 589	-3.4	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	156 300	10.8	1 422 636	11.4	Réguliers
Charter	185	-73.6	5 600	37.9	Affrètements
Total	156 485	10.3	1 428 236	11.5	Total
Hours flown	62	12.7	600	10.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	285 668	9.5	2 879 941	10.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), octobre 1995 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	October 1995 Octobre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	OPERATIONAL STATISTICS
Services réguliers et d'affrètement	'000	%	'000	%	Scheduled and Charter Services
Passagers					Passengers
Réguliers - Intérieur	1 079	13.1	10 051	6.7	Scheduled - Domestic
- International	690	17.5	6 729	11.7	- International
- Total	1 769	14.8	16 780	8.6	- Total
Affrètements	39	-48.7	814	-26.5	Charter
Total	1 808	11.8	17 594	6.3	Total
Passagers - kilomètres					Passenger-kilometres
Réguliers - Intérieur	1 607 839	11.2	14 996 549	8.2	Scheduled - Domestic
- International	2 524 436	13.5	26 301 681	11.7	- International
- Total	4 132 275	12.6	41 298 230	10.4	- Total
Affrètements	85 296	-49.4	1 846 981	-28.7	Charter
Total	4 217 572	9.9	43 145 212	7.9	Total
Sièges-kilomètres disponibles					Available seat-kilometres
Réguliers	6 375 092	10.7	63 621 378	14.0	Scheduled
Affrètements	108 328	-47.6	2 449 156	-24.0	Charter
Total	6 483 420	8.7	66 070 534	11.9	Total
Coefficient de remplissage					Passenger load Factor
Réguliers %	64.8	...	64.9	...	Scheduled %
Affrètements %	78.7	...	75.4	...	Charter %
Total %	65.1	...	65.3	...	Total %
Marchandises transportées (kgs)					Goods carried (kgs)
Réguliers	34 373	-1.9	319 942	-3.5	Scheduled
Affrètements	60	-64.0	1 646	44.4	Charter
Total	34 434	-2.2	321 589	-3.4	Total
Tonnes-kilomètres de marchandises					Goods tonne-kilometres
Réguliers	156 300	10.8	1 422 636	11.4	Scheduled
Affrètements	185	-73.6	5 600	37.9	Charter
Total	156 485	10.3	1 428 236	11.5	Total
Heures de vol	62	12.7	600	10.7	Hours flown
Ensemble des opérations					All Operations
Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres	285 668	9.5	2 879 941	10.8	Litres of turbo fuel consumed

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported a drop of 8% (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in October 1995. (The table above contains raw data.) The seasonally adjusted series was up 7% in September when it reached its record high of 2.9 billion. The series has risen steadily since May 1991 (when it stood at 1.8 billion), with the largest increases coming since the middle of 1995. One factor behind this is the new bilateral agreement between Canada and the United States. The seasonally adjusted series for the last five months (June to October, 1995) is 11% higher than what was reported for the previous five months (January to May, 1995).

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 8% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) La série de données désaisonnalisées a montré une hausse de 7% en septembre, alors qu'un sommet de 2,9 milliards fut atteint. Cette série a progressé de façon soutenue depuis mai 1991 (au moment où elle se chiffrait à 1,8 milliard), les augmentations les plus importantes étant observées à la mi-1995. Un facteur pouvant expliquer cette croissance est le nouvel accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis. Les données désaisonnalisées pour les cinq derniers mois (de juin à octobre 1995) sont 11% supérieures à celles qui ont été déclarées pour les cinq mois précédents (de janvier à mai 1995).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I & II,
April-June 1995

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux
I & II, Avril-juin 1995

	Total		Level IA		Levels IB-II	
			Niveau IA		Niveaux IB-II	
	Change		Change		Change	
	1995	Variation	1995	Variation	1995	Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
Services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	22	4.8	2	0.0	20	5.3
Passengers - Passagers	8 090	9.5	5 164	6.4	2 926	15.3
Goods carried - Marchandises transportées kg	156 659	19.3	99 070	3.9	57 588	60.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	16 516 505	11.5	12 290 012	7.6	4 226 493	24.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 651 650	11.5	1 229 001	7.6	422 649	24.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	498 419	18.3	430 101	11.6	68 318	90.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	2 150 069	13.0	1 659 102	8.6	490 967	31.0
Hours flown - Heures de vol	342	15.2	177	11.7	165	19.0
Scheduled Services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	6 843	6.7	4 944	7.8	1 899	3.9
Goods carried - Marchandises transportées kg	124 649	16.9	98 683	3.8	25 967	124.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	12 676 548	8.6	11 827 246	9.2	849 302	0.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 267 655	8.6	1 182 725	9.2	84 930	0.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	448 618	14.4	428 810	11.6	19 808	157.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 716 273	10.0	1 611 534	9.8	104 738	13.5
Hours flown - Heures de vol	291	11.8	170	12.9	121	10.3
Charter Services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	1 247	27.7	220	-17.4	1 027	44.7
Goods carried - Marchandises transportées kg	32 010	29.8	388	40.0	31 622	29.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	3 839 957	22.6	462 766	-21.2	3 377 191	32.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	383 996	22.6	46 277	-21.2	337 719	32.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	49 801	71.0	1 291	29.0	48 510	72.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	433 796	26.7	47 568	-20.4	386 229	36.7
Hours flown - Heures de vol	51	39.1	7	-10.8	44	52.9

Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

For more information, please contact Robert Lund (19-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.2

SECTION 2 - TABLEAU 2.2

Operating Statistics by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I & II, April-June 1995

Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I & II, Avril-juin 1995

		Domestic		Transborder		Other International	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		Change		Change		Change	
		1995		1995		1995	
		Variation		Variation		Variation	
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		4 966	2.7	1 473	12.2	1 651	32.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	92 212	24.2	18 111	17.3	46 336	11.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 789 593	3.9	2 551 497	13.5	8 175 414	17.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		578 959	3.9	255 150	13.5	817 541	17.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		138 943	20.0	45 120	10.9	314 356	18.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		717 902	6.7	300 269	13.1	1 131 898	17.5
Hours flown - Heures de vol		227	12.1	54	19.7	62	23.5
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		4 593	0.2	1 117	13.2	1 133	34.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	67 402	24.5	11 555	4.2	45 692	10.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 107 673	2.2	1 695 622	11.2	5 873 253	13.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		510 767	2.2	169 562	11.2	587 325	13.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		111 963	20.8	36 499	1.4	300 157	14.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		622 730	5.1	206 061	9.3	887 482	13.9
Hours flown - Heures de vol		201	7.5	44	21.2	46	23.9
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		372	50.5	356	9.2	518	28.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	24 810	23.5	6 556	51.0	644	176.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		681 920	18.8	855 875	18.2	2 302 161	25.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		68 192	18.8	85 588	18.2	230 216	25.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		26 980	16.7	8 621	84.7	14 200	960.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		95 172	18.2	94 208	22.2	244 416	32.3
Hours flown - Heures de vol		26	66.7	10	13.3	15	22.4

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

SECTION 2 - TABLE 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA, April-June 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, Avril-juin 1995

Air Canada				Canadian Airlines Int'l Ltd.			
				Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée			
		1994	1995	Change	1994	1995	Change
				Variation			Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
II Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 867	3 188	11.2	1 987	1 976	-0.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	53 166	56 871	7.0	42 151	42 199	0.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 720 026	6 536 584	14.3	5 698 378	5 753 428	1.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		572 003	653 658	14.3	569 838	575 343	1.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		216 296	240 893	11.4	169 061	189 208	11.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		788 298	894 551	13.5	738 899	764 551	3.5
Hours flown - Heures de vol		88	102	16.1	70	75	6.3
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		2 771	3 139	13.3	1 817	1 805	-0.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	52 933	56 599	6.9	42 106	42 083	-0.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 486 110	6 408 791	16.8	5 345 080	5 418 455	1.4
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		8 637 739	10 132 442	17.3	7 641 284	8 470 056	10.8
Passenger load factor - Coefficient de remplissage	%	64	63	-0.4	70	64	-8.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		548 611	640 879	16.8	534 508	541 846	1.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		215 383	239 800	11.3	168 973	189 009	11.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		763 994	880 680	15.3	703 481	730 855	3.9
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		1 331 830	1 552 692	16.6	1 106 806	1 308 636	18.2
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	57	57	-1.1	64	56	-12.1
Hours flown - Heures de vol		85	100	17.8	65	70	6.5
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		96	48	-49.7	170	171	0.9
Goods carried - Marchandises transportées	kg	233	272	16.9	44	116	161.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		233 917	127 793	-45.4	353 298	334 973	-5.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		23 392	12 779	-45.4	35 330	33 497	-5.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		912	1 092	19.7	88	199	124.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		24 304	13 871	-42.9	35 418	33 696	-4.9
Hours flown - Heures de vol		3	2	-38.4	5	5	3.4

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190)."

SECTION 2 - TABLE 2.4

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their
Component Groups, Second Quarter 1995

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	3 139	1 805	1 014	752
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	13.3	(0.7)	4.7	(2.2)
Market share - Part du marché	%	46.8	26.9	15.1	11.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	6 409	5 418	473	326
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.8	1.4	4.2	(7.7)
Market share - Part du marché	%	50.8	42.9	3.7	2.6
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	10 132	8 470	961	720
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	17.3	10.8	7.1	(2.4)
Market share - Part du marché	%	50.0	41.8	4.7	3.5
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	730	550	145	96
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.5	5.3	8.7	3.0
Market share - Part du marché	%	48.0	36.2	9.5	6.3
Hours Flown - Heures de vol	'000	100	70	58	39
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	17.8	6.5	5.5	(5.5)
Market share - Part du marché	%	37.5	26.0	21.7	14.8

		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	4 154	2 557	4 944	1 766
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	11.1	(1.1)	7.8	1.6
Market share - Part du marché	%	61.9	38.1	73.7	26.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	6 882	5 745	11 827	800
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.9	0.8	9.2	(1.0)
Market share - Part du marché	%	54.5	45.5	93.7	6.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	11 094	9 190	18 602	1 681
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.3	9.7	14.3	2.8
Market share - Part du marché	%	54.7	45.3	91.7	8.3
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	875	647	1 280	241
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.2	4.9	11.4	6.4
Market share - Part du marché	%	57.5	42.5	84.1	15.9
Hours Flown - Heures de vol	'000	159	109	170	98
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	13.0	1.8	12.9	0.8
Market share - Part du marché	%	59.3	40.7	63.5	36.5

Year-over-year change.

Variation sur la base d'une année à l'autre.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1994 and 1995, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates.

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1994 et 1995, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, November 1995 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, novembre 1995 (données provisoires)

Rank Nov. 1995 Rang Nov.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	November 1994 Novembre	November 1995 Novembre	Change November 1995/1994 Variation Novembre	November 1995 Itinerant Itinérants Novembre 1995	November 1995 Local Locaux Novembre 1995
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,700	28,864	12.3	28,864	-
2.	Vancouver Intl BC	22,817	24,006	5.2	24,006	-
3.	Calgary Intl AB	17,174	17,928	4.4	17,584	344
4.	Montréal/Dorval Intl QC	15,754	16,096	2.2	16,096	-
5.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,004	12,946	7.8	9,478	3,468
6.	Montréal/St Hubert QC	15,662	12,471	-20.4	5,961	6,510
7.	Winnipeg Intl MB	12,899	11,922	-7.6	9,620	2,302
8.	Halifax Intl NS	10,090	11,901	17.9	8,237	3,664
9.	Boundary Bay BC	11,119	11,222	0.9	3,314	7,908
10.	Victoria Intl BC	11,811	10,407	-11.9	7,067	3,340
11.	Thunder Bay ON	10,428	10,278	-1.4	3,938	6,340
12.	Calgary/Springbank AB	11,568	9,277	-19.8	2,383	6,894
13.	London ON	8,867	8,217	-7.3	4,784	3,433
14.	Québec/Jean Lesage Intl QC	9,334	7,619	-18.4	6,329	1,290
15.	Toronto City Centre ON	8,057	7,572	-6.0	3,788	3,784
16.	Edmonton Mun AB	8,575	7,536	-12.1	7,510	26
17.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	6,988	7,173	2.6	4,417	2,756
18.	Toronto/Buttonville ON	11,510	7,033	-38.9	3,329	3,704
19.	Chicoutimi/St Honoré QC	5,625	6,509	15.7	2,227	4,282
20.	Moncton NB	6,053	6,421	6.1	3,933	2,488
21.	Sudbury ON	5,238	6,261	19.5	2,905	3,356
22.	Winnipeg/St Andrews MB	6,539	5,899	-9.8	1,399	4,500
23.	Villeneuve AB	7,978	5,791	-27.4	827	4,964
24.	Hamilton ON	7,980	5,770	-27.7	3,078	2,692
25.	Oshawa ON	5,112	5,373	5.1	2,057	3,316
26.	Sault Ste Marie ON	4,812	5,227	8.6	2,499	2,728
27.	St John's NF	4,668	5,100	9.3	3,372	1,728
28.	Pitt Meadows BC	4,235	4,868	14.9	1,778	3,090
29.	Regina SK	5,380	4,821	-10.4	3,821	1,000
30.	Edmonton Intl AB	5,238	4,645	-11.3	4,324	321
31.	Windsor ON	4,474	4,567	2.1	2,153	2,414
32.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,422	4,529	2.4	4,506	23
33.	Yellowknife NT	4,248	4,436	4.4	2,604	1,832
34.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	5,142	4,064	-21.0	2,306	1,758
35.	Kelowna BC	5,107	4,021	-21.3	2,763	1,258
36.	Langley BC	3,386	3,875	14.4	1,361	2,514
37.	Vancouver Harbour BC	3,782	3,785	0.1	3,279	506
38.	North Bay ON	3,627	3,661	0.9	1,897	1,764
39.	Whitehorse YT	2,358	3,522	49.4	1,036	2,486
40.	Gander Intl NF	3,208	3,466	8.0	2,610	856
41.	Prince George BC	2,971	3,294	10.9	2,350	944
42.	Sept-Îles QC	3,130	3,204	2.4	2,486	718
43.	St-Jean QC	2,098	1,928	-8.1	840	1,088
44.	Val-d'Or QC	1,401	1,352	-3.5	1,316	36
45.	Abbotsford BC	9,205	..	..	..	..
Total (44)		348,569 ¹	338,857	-2.8	230,432	108,425

Excludes Abbotsford BC.

¹ Exclut Abbotsford BC.

For more information, please contact Mike Paju (819-997-6185).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.2

Total Aircraft Movements at Selected Flight Service Stations,
November 1995 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.2

Totaux des mouvements d'aéronefs aux stations d'information de
vols choisies, novembre 1995 (données provisoires)

Rank Nov. 1995 Rang Nov.	Airports - Flight Service Stations Aéroports - Stations d'information de vols	November 1994 Novembre	November 1995 Novembre	Change November 1995/1994 Variation Novembre	November 1995 Itinerant Itinérants Novembre 1995	November 1995 Local Locaux Novembre 1995
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Penticton BC	3,662	3,932	7.4	1,622	2,310
2.	Prince Rupert BC	866	2,868	231.2	2,674	194
3.	Nanaimo BC	3,008	2,713	-9.8	2,323	390
4.	Thompson MB	2,753	2,564	-6.9	2,391	173
5.	Fredericton NB	3,203	2,563	-20.0	2,279	284
6.	Saint John NB	2,307	2,498	8.3	2,160	338
7.	Grande Prairie AB	2,471	2,402	-2.8	1,678	724
8.	Kamloops BC	2,517	2,154	-14.4	1,792	362
9.	Campbell River BC	2,675	2,085	-22.1	1,559	526
10.	Gatineau QC	3,016	2,056	-31.8	864	1,192
11.	Sioux Lookout ON	1,993	2,051	2.9	1,997	54
12.	Lethbridge AB	1,815	1,939	6.8	1,325	614
13.	Port Hardy BC	1,565	1,791	14.4	1,727	64
14.	Charlottetown PE	1,788	1,763	-1.4	1,571	192
15.	Fort McMurray AB	2,995	1,725	-42.4	1,506	219
16.	Fort St. John BC	2,155	1,535	-28.8	1,481	54
17.	La Ronge SK	1,349	1,501	11.3	1,347	154
18.	Castlegar BC	1,089	1,475	35.4	807	668
19.	Medicine Hat AB	1,364	1,427	4.6	947	480
20.	Cranbrook BC	1,056	1,395	32.1	941	454
21.	Norman Wells NT	1,340	1,368	2.1	1,016	352
22.	Peace River AB	1,528	1,356	-11.3	1,054	302
23.	Iqaluit NT	1,190	1,274	7.1	1,172	102
24.	Whitecourt AB	2,168	1,112	-48.7	600	512
25.	Terrace BC	1,069	1,100	2.9	1,046	54
26.	Rouyn/Noranda QC	1,066	1,077	1.0	985	92
27.	Mont-Joli QC	1,017	1,052	3.4	870	182
28.	Sydney NS	1,153	946	-18.0	940	6
29.	Dawson Creek BC	1,031	914	-11.3	662	252
30.	Smithers BC	804	830	3.2	808	22
31.	La Grande Rivière QC	913	718	-21.4	674	44
32.	Williams Lake BC	643	703	9.3	653	50
33.	Kuujuuaq QC	581	585	0.7	539	46
34.	Roberval QC	515	532	3.3	404	128
35.	Gaspé QC	603	525	-12.9	525	-
36.	Kuujuarapik QC	389	363	-6.7	363	-
37.	Iles-de-la-Madeleine QC	380	356	-6.3	356	-
38.	Fort Nelson BC	776	353	-54.5	279	74
39.	Inuvik NT	1,175	..	..	..	..
Total (38)		60,813 ¹	57,601	-5.3	45,937	11,664

¹ Excludes Inuvik NT.

¹ Exclut Inuvik NT.

For more information, please contact Mike Paju (819-997-6185).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec
Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 - TABLE 4.1

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Second Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Classement en 1995	1994	Market Share Part de marché	1995	Market Share Part de marché	Change 1995/1994 Variation
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd.	147,989	73.8	152,250	58.7	2.9
Royal Aviation	18,382	9.2	52,691	20.3	186.6
Air Transat	34,024	17.0	36,020	13.9	5.9
Sky Service F.B.O. Inc.	-	...	14,461	5.6	...
Others/Autres	-	...	4,055	1.5	...
Total	200,395	100.0	259,477	100.0	29.5

Domestic passenger charter traffic increased by 29.5% between the second quarters of 1994 and 1995, from 200,395 to 259,477 passengers. This represented a continuation of the growth trend in the domestic charter market during the second quarter, since 1990. Furthermore, the number of passengers travelling on domestic charter flights during the second quarter of 1995, represented the highest level ever achieved during a second quarter.

Canada 3000 Airlines Ltd. continued to hold the largest domestic charter market share (58.7%). However, their market share was decreased by 15.1 percentage points compared to the second quarter of 1994. Royal Aviation had the second largest market share (20.3%), and it pushed Air Transat to the third position. Air Transat obtained a market share of 13.9% for the second quarter 1995. This represented a decrease of 3.1 percentage points compared to the share they held during the same quarter of the previous year. Sky Service F.B.O. Inc., which began its operations in the domestic sector during the fourth quarter 1994, registered 14,461 passengers in the second quarter 1995. This result helped them to rank fourth in the domestic sector.

TABLE 2.2.

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carriers, Second Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Classement en 1995	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%	%	%	%	%	%	%	%
Air Transat	30.0	27.5	61.6	51.0	24.3	18.2	11.2	14.1
Canada 3000 Airlines Ltd.	23.1	25.4	21.9	21.5	22.6	17.6	24.5	34.9
Royal Aviation	18.6	18.9	12.1	11.7	35.3	35.9	12.0	12.0
MAIL/LACI	18.4	12.8	-	-	15.2	12.7	33.6	24.1
Air Club Int'l	1.1	6.0	3.8	15.8	-	1.3	-	1.0
Others/Autres	8.8	9.4	0.6	0.0	2.4	14.3	18.7	13.9
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

During the second quarter of 1995, in the international sector, the air carrier Air Transat with 266,013 passengers, held the largest market share, which was 27.5%.

The second position was held by Canada 3000 Airlines Ltd., which obtained a market share of 25.4% and 246,091 passengers. Royal Aviation ranked in third place with 182,636 passengers and a market share of 18.9%.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Opérations Intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Deuxièmes trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 29,5% entre les deuxièmes trimestres de 1994 et de 1995, passant de 200 395 à 259 477 passagers. Cette hausse prolonge la période de croissance soutenue durant un deuxième trimestre, depuis 1990, des affrètements intérieurs. De plus, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés intérieurs, au cours du deuxième trimestre de 1995, a représenté un sommet jamais atteint lors d'un deuxième trimestre.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place avec une part de 58,7%. Cependant, cette part a présenté une diminution de 15,1 points de pourcentage par rapport au deuxième trimestre de 1994. Royal Aviation a obtenu la seconde place avec une part de marché de 20,3%, déplaçant ainsi Air Transat vers la troisième place. En fait, Air Transat a obtenu une part de marché de 13,9% pour le deuxième trimestre de 1995, ce qui a représenté une perte de 3,1 points de pourcentage par rapport à la part de marché détenue lors du même trimestre de l'année précédente. Sky Service F.B.O. Inc., qui a débuté ses opérations dans le secteur intérieur durant le quatrième trimestre de 1994, a enregistré 14 461 passagers pour ce trimestre. Ce résultat a permis à ce transporteur d'obtenir la quatrième position dans le secteur intérieur.

TABLEAU 2.2

Opérations Internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Deuxièmes trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Lors du deuxième trimestre de 1995, dans le secteur international, c'est le transporteur Air Transat avec 266 013 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 27,5%.

La deuxième position était détenue par Canada 3000 Airlines Ltd., qui a obtenu une part de marché de 25,4% avec 246 091 passagers. Royal Aviation s'est classé en troisième position avec 182 636 passagers, ce qui a représenté une part de marché de 18,9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 5 - TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1995 (Preliminary Estimates)

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur Intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, premier trimestre de 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995	
	No. - Nbre ('000)	%	%						
Domestic	3,180.6	7.4	36.6	30.5	61.1	67.4	2.4	2.1	Intérieur
Southern services	2,995.9	7.5	35.8	29.6	61.8	68.3	2.5	2.1	Services secteur sud
Short-haul	1,614.9	4.3	42.1	31.6	56.0	66.7	1.9	1.7	Court-courrier
Long-haul	1,381.0	11.5	27.9	27.3	69.0	70.2	3.2	2.6	Long-courrier
Northern Services	184.7	5.2	49.3	45.7	49.9	53.4	0.8	0.9*	Services secteur nord

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1995 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur Intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, premier trimestre de 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995	
	No. - Nbre ('000 000)	%	%						
Domestic	3 765.2	11.4	30.1	27.3	67.2	70.6	2.7	2.2	Intérieur
Southern services	3 620.7	11.6	29.5	26.7	67.7	71.0	2.8	2.2	Services secteur sud
Short-haul	704.3	5.6	41.5	31.1	56.7	67.1	1.8	1.8	Court-courrier
Long-haul	2 916.4	13.1	26.4	25.7	70.5	72.0	3.1	2.3	Long-courrier
Northern Services	144.5	7.2	45.0	40.9	54.2	58.1	0.8	1.0*	Services secteur nord

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

- All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d. Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

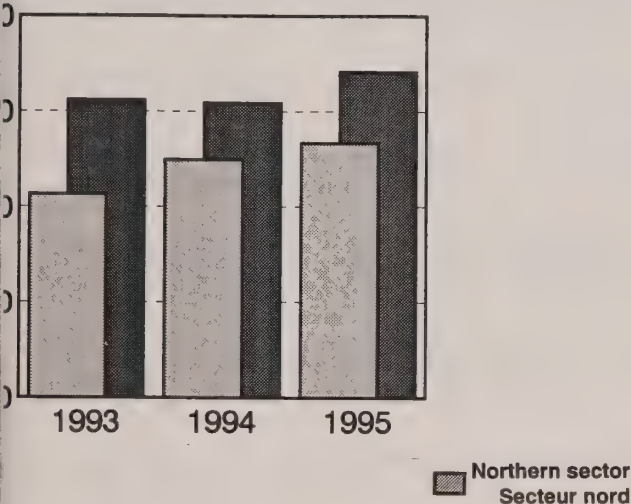
Preliminary estimates (see Table 5.1) indicate that 67.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1995. This was a record level for the first quarter, and represented increases of 6.3 percentage points compared to the same period a year earlier and 6.1 percentage points compared to the same period in 1993. This was the fourth consecutive quarterly increase. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 70.6%, up from 67.2% in 1994 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1993-1995

Passengers
Passagers



In the southern sector, 68.3% of passenger traffic (representing 71.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1995. In 1994, the corresponding figures were 61.8% for passengers and 67.7% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 49.9% of the traffic during the first quarter of 1995, up from 49.9% in 1994. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.9 percentage points (54.2% to 58.1%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 95% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1995, discount carriage on long-haul services represented 70.2% of passenger volume and 72.0% of passenger-kilometres; this compared with 66.7% and 67.1%, respectively for short-haul services (see Figure 5.2).

Utilisation des tarifs réduits

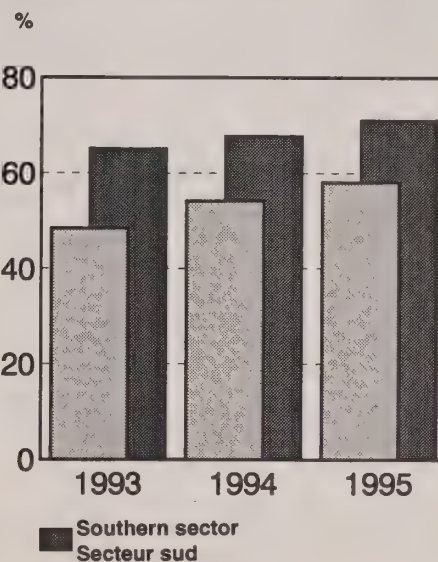
Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 67,4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1995. Ce niveau constitue un niveau record pour le premier trimestre, et représente des hausses de 6,3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 6,1 points de pourcentage par rapport à la même période en 1993. Il s'agit de la quatrième hausse trimestrielle consécutive. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67,2% en 1994 à 70,6% en 1995 (voir tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, premier trimestre de 1993-1995

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 68,3% du trafic de passagers (représentant 71,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1995, comparativement à 61,8% et 67,7% respectivement en 1994. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 53,4% du trafic au cours du premier trimestre de 1995, une augmentation par rapport à 49,9% en 1994. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a progressé de 3,9 points de pourcentage (de 54,2% à 58,1%) au cours de la même période.

Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 95% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

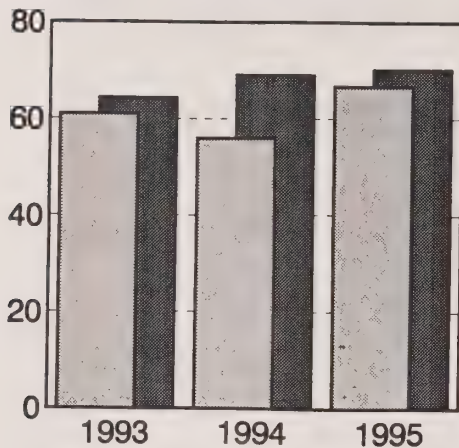
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1995, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 70,2% du volume de passagers et 72,0% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 66,7% et 67,1% (voir figure 5.2).

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-haul and Long-haul Services, First Quarter 1993-1995

Passengers
Passagers

%



Short-haul
Court-courriers

Average Fares

The average fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs in the first quarter of 1995 was a record \$201, up 3.9% from the first quarter of 1994. During this period, the average domestic discount fare was \$154, up by 7.5% from the previous year's first quarter figure of \$143.

Figure 5.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1993-1995

All Fares
Tous les tarifs

\$

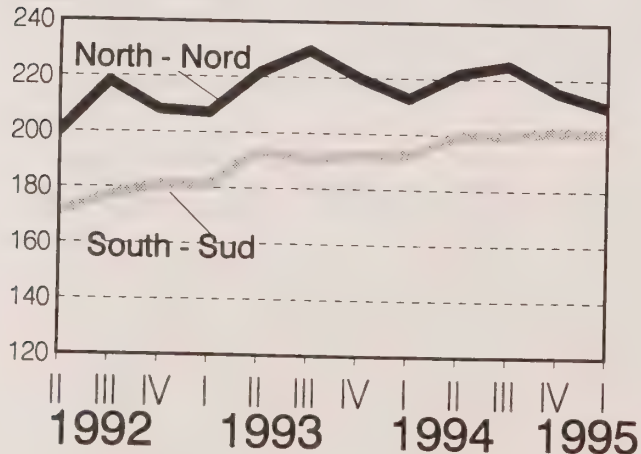
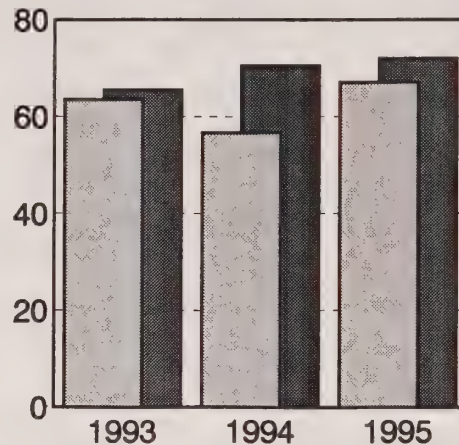


Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, premier trimestre de 1993-1995

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

%



Long-haul
Long-courriers

Tarifs moyens

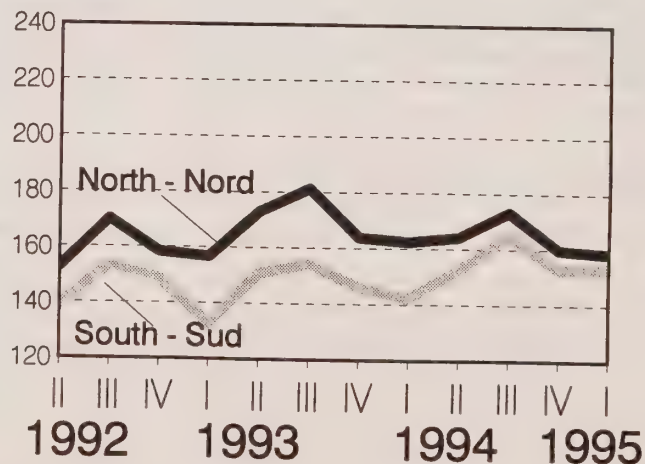
Le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à 201\$ au premier trimestre de 1995, soit un niveau record. Ce montant représente une hausse de 3,9% par rapport au premier trimestre de 1994. Au cours de cette période, le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 154\$, soit une progression de 7,5% par rapport au tarif réduit intérieur moyen de 143\$ observé au cours du premier trimestre de 1994.

Figure 5.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1993-1995

Discount Fares
Tarifs réduits

\$



The average fares (all fares) in the South rose to record levels, while those in the North decreased in the first quarter of 1995 relative to the same period in 1994. In the southern zone, the average fare (all fares) rose by 4.3%, from \$193 in 1994 to \$201 in 1995. In the northern zone, the average fare (all fares) decreased by 2%, from \$213 in 1994 to \$210 in 1995.

The largest increase in domestic air fares occurred in the southern (deregulated) zone, where the average full fare increased by 11.6%, from \$282 in the first quarter of 1994 to \$314 in the first quarter of 1995. In the northern (regulated) zone, the average discount fare decreased by 2.3%, from \$162 in the first quarter of 1994 to \$159 in the same period of 1995.

Notes

The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1995, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). Since January 1993, two Level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) have been added to the survey.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
- DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
- OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic from/to The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on quarterly fare basis statistics can be obtained directly from the **Aviation Statistics Centre**. Tables are available in print form or in electronic format. For further information, please contact Bradley Snider (819-997-6189).

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Sud ont atteint des niveaux inégalés, alors que ceux du Nord ont diminué au cours du premier trimestre de 1995 par rapport à la même période en 1994. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a progressé de 4,3%, passant de 193\$ en 1994 à 201\$ en 1995. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 1,2%, passant de 213\$ en 1994 à 210\$ en 1995.

Les pleins tarifs du secteur sud (libéralisé) ont connu la plus forte croissance de tous les tarifs intérieurs, passant de 282\$ au cours du premier trimestre de 1994 à 314\$ au cours de la même période en 1995, soit une augmentation de 11,6%. Dans le secteur nord (réglementé), le tarif réduit moyen a régressé de 2,3%, passant de 162\$ au cours du premier trimestre de 1994 à 159\$ au cours de la même période en 1995.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1995, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont été ajoutés à l'enquête.

- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

- PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
- TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinéaires, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
- AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la «zone libéralisée» telle que définie dans la «Nouvelle politique aérienne du Canada» (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme «zone réglementée» ainsi que ceux entre la «zone réglementée» et la «zone libéralisée». Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques trimestrielles sur la base tarifaire peuvent être obtenus directement du **Centre des statistiques de l'aviation**. Des tableaux sont disponibles sur support papier ou sur support électronique. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Trish Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Trish Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'Industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 28, No. 2

Vol. 28, N° 2

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. reported an increase of 3% (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in November 1995. The average distance flown per passenger on international scheduled routes dropped from nearly 3,600 kilometres in November 1994 to under 3,200 kilometres in November 1995. This is the second substantial monthly drop in average distance and indicates that an increasing proportion of international passengers are travelling on transborder routes.
Available on CANSIM: Matrix 385
- For the third consecutive month, total aircraft movements at Transport Canada towered airports have decreased compared to the same period in 1994.
- Canada and the United States signed a new bilateral air transport agreement on February 24, 1995. During the first six months of 1995, over 4.4 million passengers travelled between these two countries on scheduled flights. This level of air travel has not been obtained since 1990, before the last recession.
- Preliminary second quarter 1995 unadjusted data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 5% over the previous year.

Special Article

- The number of transborder aircraft movements by Canadian air carriers using large jet aircraft (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), and the large Canadian charter carriers) rose by 16% in November 1995 compared to the previous month. The number of transborder movements have surpassed those of carriers from the United States which fly similar aircraft.

FAITS SALLANTS

- En novembre 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 3% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales. La distance moyenne voyagée par passager sur les routes régulières internationales est passée de presque 3 600 kilomètres en novembre 1994 à moins de 3 200 kilomètres en novembre 1995. Ceci représente la deuxième diminution importante au niveau de la distance moyenne, ce qui pourrait indiquer qu'une proportion de plus en plus importante de passagers internationaux voyagent sur les routes transfrontalières.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Pour le troisième mois consécutif, les mouvements totaux d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada ont diminué, en comparaison avec la même période de 1994.
- Le Canada et les États-Unis ont signé un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien le 24 février 1995. Au cours du premier semestre de 1995, plus de 4,4 millions de passagers ont voyagé sur des vols réguliers entre les deux pays. Ce niveau n'avait pas été atteint depuis 1990, la période antérieure à la dernière récession.
- Les données provisoires non désaisonnalisées du deuxième trimestre de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 5% par rapport à l'année précédente.

Étude spéciale

- Le nombre de mouvements d'aéronefs transfrontaliers des transporteurs aériens canadiens exploitant des aéronefs à réaction de grande taille (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), et les principaux affrêteurs canadiens) s'est accru de 16% en novembre 1995 par rapport au mois précédent. Le nombre de mouvements transfrontaliers a dépassé le nombre de mouvements des transporteurs américains qui exploitent des aéronefs similaires.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1996

Mise en circulation, février 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), November 1995 (Preliminary Data)

	November 1995	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1995	Change Year-to-Date	
OPERATIONAL STATISTICS	November	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	852	7.6	10 903	6.7	Réguliers - Intérieur
- International	679	40.0	7 408	13.8	- International
- Total	1 531	19.9	18 311	9.5	- Total
Charter	25	-74.5	839	-30.4	Affrètements
Total	1 556	13.2	19 150	6.8	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 191 749	6.4	16 188 299	8.0	Réguliers - Intérieur
- International	2 151 263	23.6	28 452 944	12.5	- International
- Total	3 343 013	16.8	44 641 243	10.9	- Total
Charter	64 832	-70.0	1 911 813	-31.9	Affrètements
Total	3 407 845	10.7	46 553 057	8.1	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 029 556	14.6	69 650 935	14.0	Réguliers
Charter	90 066	-67.6	2 539 222	-27.5	Affrètements
Total	6 119 623	10.5	72 190 158	11.8	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	55.4	...	64.1	...	Réguliers %
Charter %	72.0	...	75.3	...	Affrètements %
Total %	55.7	...	64.5	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 220	2.0	352 163	-3.1	Réguliers
Charter	10	-93.9	1 657	25.7	Affrètements
Total	32 231	1.4	353 821	-3.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	149 241	13.9	1 571 877	11.6	Réguliers
Charter	65	-89.9	5 666	20.2	Affrètements
Total	149 306	13.4	1 577 543	11.7	Total
Hours flown	60	20.0	660	11.5	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	266 522	7.6	3 146 463	10.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), novembre 1995 (données provisoires)

	Year-to-Date 1995	Change Year-to-Date	
STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers			Passagers
Scheduled - Domestic	10 903	6.7	Réguliers - Intérieur
- International	7 408	13.8	- International
- Total	18 311	9.5	- Total
Charter	839	-30.4	Affrètements
Total	19 150	6.8	Total
Passenger-kilometres			Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	16 188 299	8.0	Réguliers - Intérieur
- International	28 452 944	12.5	- International
- Total	44 641 243	10.9	- Total
Charter	1 911 813	-31.9	Affrètements
Total	46 553 057	8.1	Total
Available seat-kilometres			Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	69 650 935	14.0	Réguliers
Charter	2 539 222	-27.5	Affrètements
Total	72 190 158	11.8	Total
Passenger load Factor			Coefficient de remplissage
Scheduled %	64.1	...	Réguliers %
Charter %	75.3	...	Affrètements %
Total %	64.5	...	Total %
Goods carried (kgs)			Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	352 163	-3.1	Réguliers
Charter	1 657	25.7	Affrètements
Total	353 821	-3.0	Total
Goods tonne-kilometres			Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	1 571 877	11.6	Réguliers
Charter	5 666	20.2	Affrètements
Total	1 577 543	11.7	Total
Hours flown	660	11.5	Heures de vol
All Operations			Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	3 146 463	10.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. reported an increase of 3% (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in November 1995. (The table above contains raw data.) The seasonally adjusted series was down slightly from September, when it reached its record high of 2.9 billion. Increases in this series have been reported since May 1991 but in the last few months they have been greatly influenced by the new bilateral agreement between Canada and the United States. The average distance flown per passenger on international scheduled routes dropped from nearly 3,600 kilometres in November 1994 to under 3,200 kilometres in November 1995. This is the second substantial monthly drop in average distance and indicates that an increasing proportion of international passengers are travelling on transborder routes.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

En novembre 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 3% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) La série de données désaisonnalisées était légèrement inférieure par rapport à celle de septembre 1995, alors qu'un sommet de 2,9 milliards fut atteint. Il y a eu des augmentations dans cette série depuis mai 1991, cependant, cette croissance durant les derniers mois fut grandement influencée par le nouvel accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis. La distance moyenne voyageée par passager sur les routes régulières internationales est passée de presque 3 600 kilomètres en novembre 1994 à moins de 3 200 kilomètres en novembre 1995. Ceci représente la deuxième diminution importante au niveau de la distance moyenne, ce qui pourrait indiquer qu'une proportion de plus en plus importante de passagers internationaux voyagent sur les routes transfrontalières.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLE 2.1

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-II,
April-June 1995

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-II, Avril-juin 1995

	Total		Level IA		Levels IB - II	
			Niveau IA		Niveaux IB - II	
	1995	Change	1995	Change	1995	Change
	\$'000	Variation	\$'000	Variation	\$'000	Variation
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	22	4.8	2	-	20	5.3
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 719 343	12.1	1 427 382	12.3	291 961	11.0
Passengers - Passagers	1 544 926	10.9	1 280 465	11.4	264 461	8.5
Goods - Marchandises	174 418	23.7	146 918	20.7	27 500	42.2
Charter services - Services d'affrètement	205 942	23.2	32 364	-5.3	173 578	30.6
Passengers - Passagers	187 123	23.9	32 188	-5.4	154 935	32.4
Goods - Marchandises	18 819	16.7	176	12.8	18 643	16.8
Other flying services - Autres services aériens	8 581	52.4	-	...	8 581	52.4
Subsidies - Subvention d'exploitation	252	...	-	...	252	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien nettes	69 122	39.0	53 444	31.5	15 678	72.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 003 241	14.1	1 513 190	12.4	490 051	19.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance ground property and equipment - Frais d'entretien biens et équipement au sol	46 131	52.1	43 119	60.0	3 012	-11.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	652 120	14.1	470 049	13.0	182 071	17.0
Maintenance flight equipment - Frais d'entretien équipements de vol	249 250	41.8	165 635	49.1	83 615	29.3
General services and administration - Services généraux et administration	910 428	13.2	735 963	11.2	174 466	22.6
Depreciation - Dépréciation	79 524	3.0	60 629	-0.2	18 895	14.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 937 452	16.8	1 475 394	15.6	462 059	20.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	65 789	-32.4	37 797	-45.3	27 992	-0.7
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses) net - Gains (pertes) de capital nets	-4 792	...	-7 473	...	2 681	...
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 584	-24.8	20 578	-29.9	2 007	192.6
Interest expenses - Intérêts versés	107 594	8.5	89 667	11.1	17 927	-2.8
Miscellaneous non-operating income (expenses) net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation nets	-10 818	...	-9 408	...	-1 410	...
Total non-operating income (expenses) net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation nets	-100 621	69.9	-85 971	116.6	-14 650	-25.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-34 832	...	-48 174	...	13 342	54.2
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 714	39.8	1 876	5.0	8 838	50.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-45 546	-249.6	-50 050	...	4 504	62.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.2

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA,
April-June 1995

TABLE 2.2

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens du
niveau IA, Avril-juin 1995

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
	Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
	1994	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	690 335	804 884	16.6	580 623	622 498	7.2
- Passengers - Passagers	626 639	730 150	16.5	522 637	550 315	5.3
- Goods - Marchandises	63 696	74 734	17.3	57 986	72 184	24.5
Charter services - Services d'affrètement	14 515	8 966	-38.2	19 666	23 398	19.0
- Passengers - Passagers	14 359	8 790	-38.8	19 666	23 398	19.0
- Goods - Marchandises	156	176	12.8	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subvention d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	20 892	24 852	19.0	19 757	28 592	44.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	725 742	838 702	15.6	620 046	674 489	8.8
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	24 365	31 900	30.9	2 577	11 219	335.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	215 122	253 894	18.0	200 985	216 154	7.5
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	70 673	107 607	52.3	40 435	58 028	43.5
General services and administration - Services généraux et administration	345 284	385 262	11.6	316 459	350 701	10.8
Depreciation - Dépréciation	32 245	29 758	-7.7	28 503	30 871	8.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	687 690	808 420	17.6	588 960	666 973	13.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	38 052	30 281	-20.4	31 086	7 515	-75.8
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépendances) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	965	1 314	36.2	187	-8 788	...
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	21 226	19 916	-6.2	--	662	-91.9
Interest expenses - Intérêts versés	56 727	72 041	27.0	23 993	17 626	-26.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépendances) divers hors exploitation, nets	21 239	-1 333	...	-10 711	-8 075	-24.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépendances) hors exploitation, nets	-13 298	-52 143	292.1	-26 386	-33 828	28.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	24 754	-21 862	...	4 700	-26 312	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 290	1 500	16.3	497	376	-24.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	23 464	-23 362	...	4 203	-26 688	...

TABLE 2.3

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air
Carriers, Levels I-II, April-June 1995

TABLE 2.3

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-II, Avril-juin 1995

		Level IA						Levels IB - II	
		Total		Niveau IA		Niveaux IB - II			
		1995	Change	1995	Change	1995	Change		
			Variation		Variation		Variation		
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus		22	4.8	2	-	20	5.3		
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés									
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	4 830	13.3	2 606	8.4	2 224	19.7		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	113 299	13.2	80 989	10.5	32 310	20.6		
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	7 987	10.4	6 000	8.6	1 987	16.3		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	72 576	9.4	57 163	6.0	15 412	24.4		
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	3 152	-2.3	1 577	-11.2	1 575	8.6		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	40 059	4.2	24 882	-4.8	15 178	23.3		
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	8 739	12.0	6 993	9.6	1 746	22.5		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	99 142	31.6	80 405	33.4	18 737	24.4		
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	14 534	8.9	12 859	7.4	1 675	22.0		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	126 561	6.2	114 177	5.3	12 384	14.8		
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	4 008	-8.0	3 854	-9.4	154	46.7		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	30 776	16.7	29 724	16.4	1 052	27.3		
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	43 250	7.5	33 889	4.9	9 361	18.2		
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	482 414	13.3	387 340	11.4	95 074	21.6		
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile									
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	1 075 624	13.9	827 131	11.0	248 493	24.5		
Cost - Coût	\$'000	281 732	18.8	210 821	16.4	70 911	26.6		
Gasoline - Essence	L'000	1 068	791.2	-	...	1 068	791.2		
Cost - Coût	\$'000	591	620.5	-	...	591	620.5		
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	102	-4.7	71	0.6	31	-14.9		
Cost - Coût	\$'000	622	-7.5	404	-2.7	218	-15.2		
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	3	...	-	...	3	...		
Cost - Coût	\$'000	13	...	-	...	13	...		

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.4

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA, April-June 1995

TABLE 2.4

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs aériens canadiens du niveau IA, Avril-juin 1995

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
		Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
		1994	1995	Change 1995/1994 Variation %	1994	1995	Change 1995/1994 Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	1 207	1 382	14.5	1 197	1 224	2.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	37 074	42 649	15.0	36 237	38 340	5.8
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	3 082	3 365	9.2	2 445	2 635	7.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	27 045	28 049	3.7	26 887	29 114	8.3
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	161	171	6.2	1 614	1 406	-12.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	4 483	5 689	26.9	21 659	19 193	-11.4
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	3 659	4 073	11.3	2 722	2 920	7.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	28 940	47 517	64.2	31 320	32 888	5.0
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	7 890	8 449	7.1	4 088	4 410	7.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	66 513	69 337	4.2	41 876	44 840	7.1
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	2 435	2 361	-3.0	1 818	1 493	-17.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	7 797	12 834	64.6	17 744	16 889	-4.8
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	18 434	19 801	7.4	13 884	14 088	1.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	171 851	206 076	19.9	175 724	181 263	3.2
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	397 289	455 517	14.7	347 550	371 614	6.9
Cost - Coût	\$'000	92 424	109 621	18.6	88 652	101 200	14.2
Gasoline - Essence	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	24	40	70.4	47	30	-34.8
Cost - Coût	\$'000	134	220	64.4	282	185	-34.5
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports,
by Class of Operation, December 1995 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de
contrôle de Transports Canada, par classe de vols, décembre 1995
(données provisoires)

Rank Dec. 1995 Rang Déc.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	December 1994 Décembre	December 1995 Décembre	Change December 1995/1994 Variation Décembre	December 1995 Itinerant Itinérants Décembre 1995	December 1995 Local Locaux Décembre 1995
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,074	28,536	13.8	28,519	17
2.	Vancouver Intl BC	21,832	23,657	8.4	23,657	-
3.	Calgary Intl AB	17,088	17,609	3.0	16,819	790
4.	Montréal/Dorval Intl QC	15,029	15,255	1.5	15,255	-
5.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	11,212	12,814	14.3	9,174	3,640
6.	Victoria Intl BC	10,860	11,217	3.3	6,921	4,296
7.	Winnipeg Intl MB	11,354	11,001	-3.1	9,033	1,968
8.	Halifax Intl NS	10,286	10,410	1.2	7,824	2,586
9.	Montréal/St Hubert QC	13,168	9,865	-25.1	4,918	4,947
10.	Boundary Bay BC	10,174	9,755	-4.1	3,163	6,592
11.	Toronto City Centre ON	6,483	8,305	28.1	3,887	4,418
12.	Calgary/Springbank AB	10,087	7,967	-21.0	2,347	5,620
13.	London ON	7,032	7,818	11.2	4,469	3,349
14.	Toronto/Buttonville ON	7,925	7,353	-7.2	3,355	3,998
15.	Québec/Jean Lesage Intl QC	7,010	7,112	1.5	5,846	1,266
16.	Edmonton Mun AB	7,541	6,808	-9.7	6,782	26
17.	Hamilton ON	6,094	6,439	5.7	3,209	3,230
18.	Sudbury ON	5,254	6,028	14.7	2,576	3,452
19.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,611	5,601	-0.2	3,947	1,654
20.	Oshawa ON	4,884	5,436	11.3	2,130	3,306
21.	Winnipeg/St Andrews MB	7,014	4,880	-30.4	1,342	3,538
22.	Pitt Meadows BC	3,931	4,863	23.7	1,783	3,080
23.	Edmonton Intl AB	5,627	4,821	-14.3	4,495	326
24.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	4,943	4,780	-3.3	2,046	2,734
25.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,221	4,465	5.8	3,857	608
26.	Moncton NB	5,186	4,461	-14.0	3,285	1,176
27.	St John's NF	4,051	4,324	6.7	3,020	1,304
28.	Thunder Bay ON	4,450	4,301	-3.3	3,223	1,078
29.	Regina SK	4,974	4,116	-17.2	3,410	706
30.	Langley BC	2,882	3,943	36.8	1,437	2,506
31.	Windsor ON	3,493	3,686	5.5	1,814	1,872
32.	Villeneuve AB	5,934	3,609	-39.2	575	3,034
33.	Kelowna BC	3,666	3,549	-3.2	2,651	898
34.	North Bay ON	2,502	3,296	31.7	1,676	1,620
35.	Whitehorse YT	2,761	3,275	18.6	819	2,456
36.	Sault Ste Marie ON	3,245	3,103	-4.4	1,875	1,228
37.	Yellowknife NT	3,318	2,862	-13.7	2,150	712
38.	Vancouver Harbour BC	2,683	2,801	4.4	2,461	340
39.	Prince George BC	2,943	2,651	-9.9	2,187	464
40.	Sept-Iles QC	2,460	2,514	2.2	2,152	362
41.	Gander Intl NF	2,647	2,441	-7.8	2,031	410
42.	Chicoutimi/St Honoré QC	3,197	2,164	-32.3	994	1,170
43.	Val-d'Or QC	1,244	1,331	7.0	1,251	80
44.	St-Jean QC	1,231	1,201	-2.4	549	652
45.	Abbotsford BC	7,455	..	..	..	..
Total (44)		305,835 ¹	302,423	-1.1	214,914	87,509

¹ Excludes Abbotsford BC.

¹ Exclut Abbotsford BC.

For more information, please contact Andrea Mathieson
(819-997-6190).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 - TABLE 4.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics
- Second Quarter 1995 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers
aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier - Deuxième
trimestre de 1995 (données provisoires)

Rank 1995	City-Pair -	Second Quarter 1994 Deuxième trimestre	Second Quarter 1995 Deuxième trimestre	Jan-June 1994	Jan-June 1995	Change Jan-June 1995/1994 Variation Jan-juin
Rang	Paire de villes			Jan-juin	Jan-juin	
				No-Nbre		%
1.	Toronto - New York	193,880	199,060	345,650	351,870	1.8
2.	Montréal - New York	79,960	92,500	142,240	162,620	14.3
3.	Chicago - Toronto	87,980	89,520	150,540	156,160	3.7
4.	Vancouver - Los Angeles	64,000 ^r	66,340	117,300 ^r	119,140 ^r	1.6
5.	Toronto - Los Angeles	56,550	62,760	113,540	113,970	0.4
6.	Toronto - Boston	58,060	61,480	100,420	106,070	5.6
7.	Toronto - San Francisco	49,320	56,180	87,260	95,330	9.2
8.	Vancouver - San Francisco	39,660	47,250	65,720	74,120	12.8
9.	Toronto - Miami	42,570	46,250	106,360	108,150	1.7
10.	Montréal - Boston	25,890	33,360	47,810	57,560	20.4
11.	Calgary - Los Angeles	23,770	32,800	49,700	57,730	16.2
12.	Toronto - Philadelphia	30,510	31,190	53,660	55,480	3.4
13.	Montréal - Chicago	30,340	30,340	52,100	52,800	1.3
14.	Montréal - Miami	26,910	30,180	58,890	67,510	14.6
15.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	28,330	30,150	53,780	57,090	6.2
16.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	33,360	27,730	98,540	83,820	-14.9
17.	Montréal - Los Angeles	23,610	26,600	44,800	47,420	5.8
18.	Vancouver - New York	22,840	22,280	35,520	36,710	3.4
19.	Montréal - Washington/Baltimore	14,290	21,770	25,120	31,080	23.7
20.	Toronto - Atlanta	23,840	21,250	44,740	41,480	-7.3
21.	Vancouver - Seattle	17,120	20,760	27,450	33,340	21.5
22.	Toronto - Washington/Baltimore ¹	18,720	19,460	30,220	34,370	13.7
23.	Toronto - Detroit	21,840	19,020	42,210	39,140	-7.3
24.	Vancouver - Chicago	16,350	18,950	25,440	28,540	12.2
25.	Montréal - San Francisco	16,720	17,510	28,920	27,820	-3.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,046,420	1,124,690	1,947,930	2,039,320	4.7
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,247,970 ^r	2,375,730	4,333,480 ^r	4,443,930 ^r	2.4

¹ Figures for the first quarter of 1994 do not include the American air carrier Business Express.

Canada and the United States signed a new bilateral air transport agreement on February 24, 1995. During the first six months of 1995, over 4.4 million passengers travelled between these two countries on scheduled flights. This level of air travel has not been obtained since 1990, before the last recession.

A review of the largest air passenger markets shows that, since the signing of the agreement, new scheduled services have been introduced between a number of Canadian and American points. In addition to benefitting from new services, many of these markets have experienced double-digit percentage increases in passengers during the first six months of 1995 compared to the results for the same period in 1994. In spite of these large increases, however, passenger levels for 1995 are in some cases lower than those achieved in previous years.

¹ Les chiffres du premier trimestre de 1994 ne comprennent pas le transporteur aérien américain Business Express.

Le Canada et les États-Unis ont signé un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien le 24 février 1995. Au cours du premier semestre de 1995, plus de 4,4 millions de passagers ont voyagé sur des vols réguliers entre les deux pays. Ce niveau n'avait pas été atteint depuis 1990, la période antérieure à la dernière récession.

L'analyse des principaux marchés du transport aérien des passagers révèle que, depuis la signature de cet accord, de nouveaux vols réguliers ont été mis en service entre un certain nombre d'aéroports canadiens et américains. En plus de bénéficier de ces nouvelles liaisons, bon nombre de ces marchés ont enregistré des hausses supérieures à 10 % du nombre de passagers au cours des six premiers mois de 1995, par rapport à la période correspondante un an plus tôt. En dépit de ces fortes augmentations, les statistiques sur l'achalandage pour 1995 sont, dans certains cas, inférieures aux résultats des années précédentes.

Montréal-New York, the second largest transborder market, gained scheduled service by Delta Airlines and American Eagle, an American Airlines affiliate. At the same time, this city-pair experienced a 14% increase in passengers between the first six months of 1994 and 1995, with passenger counts of 142,240 and 162,620 for each of the respective reference periods. In spite of the increase, however, passenger travel between these two cities has not returned to the pre-recession high of 179,180 passengers which was obtained in 1990.

United Airlines began to provide non-stop service between Vancouver and San Francisco during the second quarter of 1995. Passenger counts rose from 65,720 in the first six months of 1994 to 74,120 in the same period in 1995, amounting to a 13% increase. Results for 1995 did not surpass the level achieved in 1991, however, when 76,960 passengers travelled between these two cities.

Air Canada replaced the Boston-Montréal service, provided by its affiliate Air Alliance, with increased capacity and more frequent flights using Canadair regional jets. Passenger counts for this city-pair rose by 20% from 47,810 in the first six months of 1994 to 57,560 in the same period in 1995. The last time passenger counts exceeded 57 thousand for this city-pair was in 1990 before the recession.

Effective June 1995, non-stop service was offered by American Airlines between Montréal and Miami. This city-pair enjoyed a 15% increase in passengers between the first half of 1994 (58,890 passengers) and 1995 (67,510 passengers). This is the first time in five years that there has been an increase in scheduled air travel between these two cities.

In March of 1995, Montréal-Washington/Baltimore gained new service by Valujet, a budget air carrier. That year was the only one out of the last five in which the number of passengers travelling between these two cities exceeded 32,000. Results for the first half of the year show that, between 1994 and 1995, the number of passengers travelling between Montréal and Washington/Baltimore increased by almost 28% from 25,120 in 1994 to 32,120 in 1995.

Canadian Airlines International began to offer service between Vancouver and Chicago in June, 1995. Passenger counts rose from 25,440 in the first six months of 1994 to 28,540 in the same period in 1995, amounting to a 12% increase for this city-pair. Results for the first half of 1995 represent the best performance this city-pair has had over the past five years.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

Les villes Montréal-New York, qui représentent le deuxième marché transfrontalier en importance, ont bénéficié de l'ajout de vols réguliers assurés par Delta Airlines et American Eagle, une société affiliée à American Airlines. De plus, cette paire de villes a enregistré un accroissement de 14 % du nombre de passagers entre les six premiers mois de 1994 et de 1995, celui-ci s'étant chiffré à 142 240 et 162 620 respectivement. Malgré cette hausse, le transport aérien des passagers entre ces deux villes n'a pas atteint le sommet enregistré avant la récession en 1990, soit 179 180 passagers.

United Airlines a commencé à offrir un service sans escales entre Vancouver et San Francisco au deuxième trimestre de 1995. Le nombre de passagers est passé de 65 720 au cours du premier semestre de 1994 à 74 120 pendant la période comparable de 1995, soit une progression de 13 %. Les résultats pour 1995 n'ont toutefois pas dépassé le niveau atteint en 1991, année où 76 960 passagers avaient pris l'avion entre ces deux villes.

Air Canada a remplacé le vol Boston-Montréal, assuré par sa société affiliée Air Alliance, par des vols d'une capacité et d'une fréquence accrues à bord des avions à réaction de transport régional de Canadair. Le nombre de passagers enregistré par cette paire de villes est passé de 47 810 au premier semestre de 1994 à 57 560 pendant la période comparable de 1995, soit une hausse de 20 %. Le nombre de passagers entre ces deux villes n'avait pas dépassé ce niveau depuis 1990, la période antérieure à la récession.

À partir de juin 1995, un vol sans escales entre Montréal et Miami a été offert par American Airlines. Cette paire de villes a enregistré une hausse de 15 % du nombre de passagers entre le premier semestre de 1994 (58 890 passagers) et les six premiers mois de 1995 (67 510 passagers). C'est la première fois en cinq ans que le nombre de passagers augmente à bord des vols réguliers entre ces deux villes.

En mars 1995, un nouveau vol entre Montréal-Washington/Baltimore a été inauguré par Valujet, un transporteur aérien à tarifs à rabais. C'est la première fois en cinq ans que le nombre de passagers entre ces villes dépasse 32 000. Les résultats du premier semestre de 1995 font ressortir qu'entre 1994 et 1995, le nombre de passagers entre Montréal et Washington/Baltimore s'est accru de presque 28 %, passant de 25 120 à 32 120.

Les Lignes aériennes Canadien International ont commencé à assurer une liaison entre Vancouver et Chicago en juin 1995. Le nombre de passagers est passé de 25 440 au premier semestre de 1994 à 28 540 pendant la période correspondante de 1995, soit une croissance de 12 %. Les données pour le premier semestre de 1995 représentent les meilleurs résultats enregistrés par cette paire de villes au cours des cinq dernières années.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 5 - TABLE 5.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Second Quarter 1995 (Preliminary Data)

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, deuxième trimestre de 1995 (données provisoires)

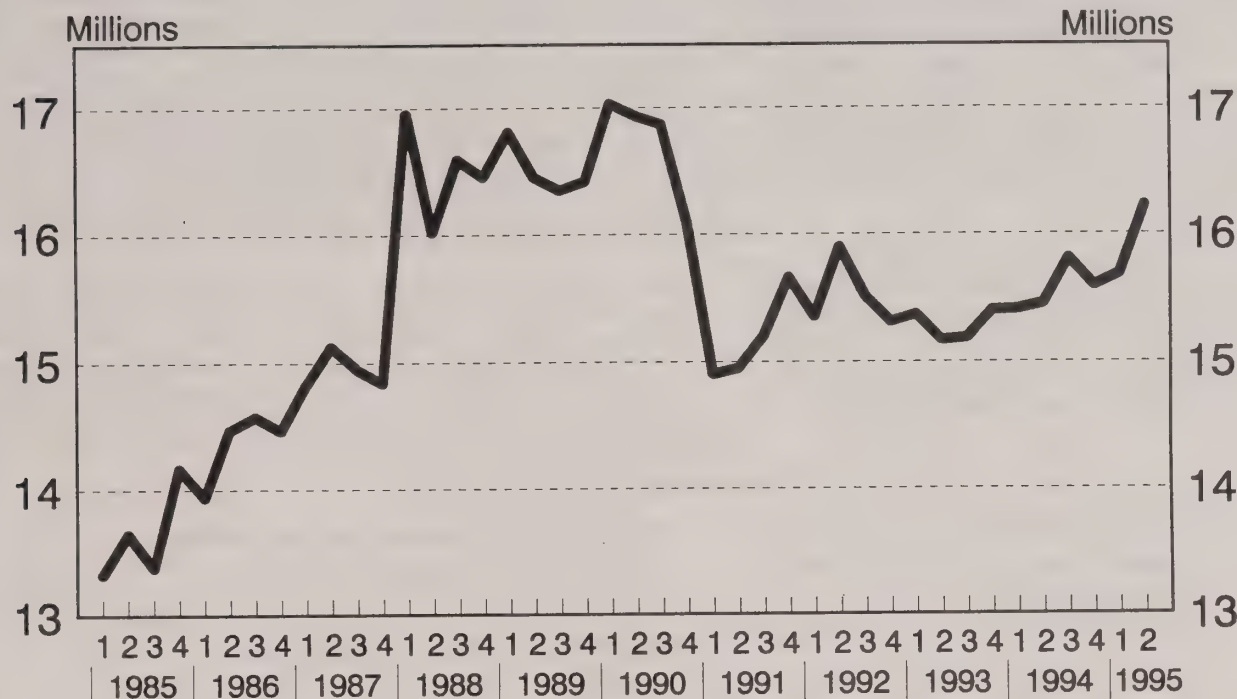
Rank Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1995/1994
Rang Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation deuxième trimestre
		No.-Nbre			%
1 Toronto/LB Pearson Intl ON	4,034,413	395,203	771,430	5,201,046	5.9
2 Vancouver Intl BC	2,122,214	325,929	272,840	2,720,983	6.5
3 Montréal/Dorval Intl QC	1,074,539	278,428	65,796	1,418,763	1.2
4 Calgary Intl AB	1,100,048	102,601	78,003	1,280,652	10.1
5 Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	499,555	104,964	10,734	615,253	1.4
6 Halifax Intl NS	325,812	230,094	42,143	598,049	2.0
7 Winnipeg Intl MB	463,766	63,932	32,191	559,889	5.2
8 Montréal/Mirabel Intl QC	343,257	4,862	188,917	537,036	2.1
9 Edmonton Intl AB	332,219	50,004	52,194	434,417	33.2
10 Edmonton Mun AB	153,327	43,523	40	196,890	-30.1
11 Victoria Intl BC	98,644	87,552	3,589	189,785	6.8
12 Québec/Jean Lesage Intl QC	23,795	110,006	32,028	165,829	12.4
13 St John's NF	82,496	65,392	13,229	161,117	-0.5
14 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	96,289	30,609	1,372	128,270	6.8
15 Regina SK	109,376	7,369	2,511	119,256	-1.1
16 Thunder Bay ON	74,098	38,933	186	113,217	2.9
17 London ON	-	77,963	2,156	80,119	12.6
18 Kelowna BC	41,225	30,238	373	71,836	5.6
19 Prince George BC	36,085	25,150	-	61,235	-4.5
20 Yellowknife NT	21,966	35,721	-	57,687	31.6
21 Moncton NB	19,659	35,351	172	55,182	-0.3
22 Saint John NB	16,547	33,434	233	50,214	4.5
23 Sudbury ON	-	48,990	-	48,990	12.3
24 Fredericton NB	17,104	31,574	250	48,928	2.7
25 Vancouver Harbour BC	-	47,232	-	47,232	-4.8
26 Windsor ON	-	45,614	143	45,757	8.4
27 Charlottetown PE	6,071	38,019	439	44,529	5.0
28 Victoria Harbour BC	-	44,381	-	44,381	0.9
29 Sault Ste Marie ON	-	40,600	262	40,862	11.7
30 Timmins ON	-	38,491	-	38,491	5.9
31 Toronto City Centre ON	-	37,376	58	37,434	-15.2
32 Deer Lake NF	3,718	32,759	-	36,477	6.5
33 Thompson MB	10,485	22,954	-	33,439	18.4
34 Whitehorse YT	26,047	4,272	1,379	31,698	21.2
35 Prince Rupert BC	12,812	18,784	-	31,596	7.8
36 Nanaimo BC	14,443	15,812	-	30,255	12.6
37 Sydney NS	-	29,027	419	29,446	-13.5
38 Kamloops BC	14,026	13,618	-	27,644	3.7
39 Grande Prairie AB	16,002	9,500	-	25,502	19.3
40 Sept-Îles QC	-	25,280	-	25,280	-2.0
41 Gander Intl NF	-	23,002	467	23,469	-6.6
42 Terrace BC	15,739	7,107	37	22,883	-0.3
43 Cranbrook BC	13,426	7,402	-	20,828	9.6
44 Goose Bay NF	3,524	16,434	209	20,167	-9.7
45 Fort McMurray AB	13,631	6,496	-	20,127	6.3
46 Castlegar BC	12,186	7,895	-	20,081	5.9
47 Val-d'Or QC	3,450	15,849	-	19,299	6.2
48 North Bay ON	-	19,113	-	19,113	22.2
49 Iqaluit NT	5,325	13,342	48	18,715	14.5
50 Bagotville/Saguenay QC	-	17,817	-	17,817	4.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	11,257,319	2,855,998	1,573,848	15,687,165	5.0
Total Canada	11,400,828	3,395,276	1,577,839	16,373,943	5.1

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

Figure 5.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 5.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Preliminary second quarter 1995 unadjusted data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 5.1% over the previous year. Traffic was up on sectors as follows: domestic 4.9% (499,170 passengers), transborder 5.1% (168,427 passengers) and other international 5.7% (121,777 passengers).

Major Charter Services traffic was up by 10.1% with the largest gain occurring on the domestic sector (28.8%, 129,137 passengers). Other international volume also had an appreciable increase with 66,578 additional passengers (11.8%). However, transborder traffic decreased by 12.2% mostly due to routes changing from charter operations to scheduled operations as a result of the Open Skies agreement.

Overall, scheduled services were up 4.6%. Domestic, transborder and other international traffic increased by 3.8%, 7.6% and 3.6% respectively. Major Scheduled Services volume increased by 585,022 passengers while Regional and Local Scheduled Services were up by 59,650 passengers.

New routes and increased frequencies on existing routes as a result of the Open Skies Agreement signed in February, 1995 stimulated the transborder volume. However, increased capacity outweighed increased traffic as shown by the average arriving/departing transborder load factor on Major Scheduled Services which decreased from .584 during the second quarter of 1994 to .544 for the second quarter of 1995.

Figure 5.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the first quarter and the second quarter of 1995. This increase would translate to a 14.5% average annual increase.

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Les données provisoires non désaisonnalisées du deuxième trimestre de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 5,1% par rapport à l'année précédente. Le trafic de passagers était à la hausse dans tous les secteurs, soit: intérieur 4,9% (499 170 passagers), transfrontalier 5,1% (168 427 passagers) et autre international 5,7% (121 777 passagers).

Le trafic des principaux services d'affrètement était en hausse de 10,1%. C'est le secteur intérieur qui a le plus contribué à cette hausse (28,8%, 129 137 passagers). Le volume du secteur autre international a également enregistré une augmentation appréciable avec 66 578 passagers de plus (11,8%). Cependant, le trafic transfrontalier a diminué de 12,2%. Cette baisse fut principalement causée par le déplacement des opérations d'affrètement vers des opérations régulières résultant de l'Accord «Cielles ouverts».

Dans l'ensemble, les services réguliers étaient en hausse de 4,6%. Le trafic des secteurs intérieur, transfrontalier et autre international a augmenté de 3,8%, 7,6% et 3,6% respectivement. Le volume des principaux services réguliers a augmenté de 585 022 passagers, tandis que le volume des services réguliers régionaux et locaux était en hausse de 59 650 passagers.

L'Accord «Cielles ouverts», signé en février 1995, a eu comme résultat de créer de nouvelles routes et d'augmenter la fréquence sur les routes déjà existantes, stimulant ainsi le volume transfrontalier. Cependant, la capacité accrue a surpassé la hausse de trafic, tel que démontré par le coefficient de remplissage moyen des arrivées/départs transfrontaliers des principaux services réguliers. Celui-ci est passé de 0,584 durant le deuxième trimestre de 1994 à 0,544 durant le deuxième trimestre de 1995.

La figure 5.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une augmentation entre le premier trimestre et le deuxième trimestre de 1995. Cette augmentation peut se traduire en une augmentation annuelle moyenne de 14,5%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

SECTION 6 - SPECIAL ARTICLE

Transborder Operations By Canadian and U.S. Air Carriers, January 1994 to November 1995

The number of transborder aircraft movements by Canadian air carriers using large jet aircraft (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), and the large Canadian charter carriers) rose by 16% in November 1995 compared to the previous month. In Figure 6.1, it is apparent that the number of transborder movements have surpassed those of carriers from the United States which fly similar aircraft. The number of movements by American carriers had been fairly stable throughout 1994 and early 1995, but after the Open Skies Agreement in February 1995, their movements had typically been twenty to thirty percent higher each month than in the same month of 1994.

Air Canada, which dominates the Canadian involvement in the transborder market, has been increasing its operations steadily since mid-way through 1994. In November 1995, it had 6,224 transborder movements, compared to 3,835 in November 1994. However, of this 2,389 increase, 1,251 were flown using the 50 seat Canadair Regional Jet (RJ), which was introduced in late 1994.

Figure 6.1
Transborder Aircraft Movements,
January 1994 to November, 1995
Thousand/milliers

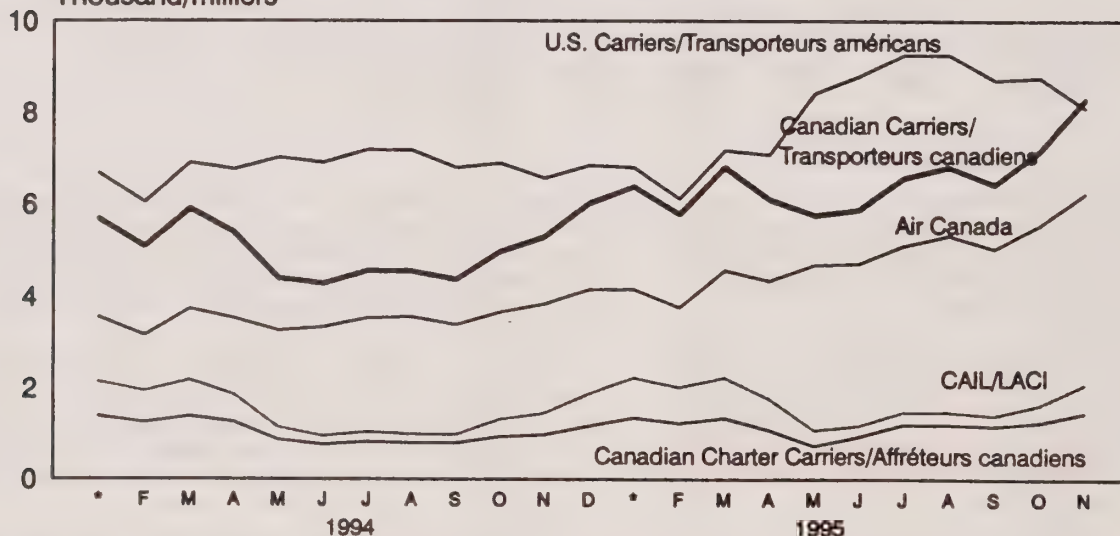


Figure 6.2 shows that there is little difference in the trend for the American carriers, whether the variable chosen is movements or seat-kilometres flown. However, in this figure, which includes the effect of distance flown, the Canadian carriers typically generated more seat-kilometres than the Americans. The U.S. carriers typically flew about 1,000 kilometres per trip between the first Canadian point and the first United States point on the flight, while for the Canadian carriers the distance flown was closer to 2,000 kilometres.

Air Canada does not appear quite as dominant among the Canadian carriers in Figure 6.2 for the same reason. Its average distance was about 1,500 kilometres, while CAIL and the charter carriers were over 2,000. The growth in Air Canada's transborder movements throughout 1995 was stimulated by the use of the RJ's, but this growth is not apparent in Figure 6.2 because of the low number of seats on the RJ aircraft and the short distances which it was used for. In November 1995, the number of movements by the RJ levelled off, but the number of movements by the three other aircraft commonly used by Air Canada on transborder movements increased by 18% from the previous month. In addition to being

SECTION 6 - ÉTUDE SPÉCIALE

Opérations transfrontalières des transporteurs aériens canadiens et américains, Janvier 1994 à novembre 1995

Le nombre de mouvements d'aéronefs transfrontaliers des transporteurs aériens canadiens exploitant des aéronefs à réaction de grande taille (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), et les principaux affrêteurs canadiens) s'est accru de 16% en novembre 1995 par rapport au mois précédent. Il ressort de la figure 6.1 que le nombre de mouvements transfrontaliers a dépassé le nombre de mouvements des transporteurs américains qui exploitent des aéronefs similaires. Le nombre de mouvements des transporteurs américains a été relativement stable tout au long de 1994 et au début de 1995, mais suite à l'accord « Ciel ouvert », signé en février 1995, le nombre de mouvements a été, à chaque mois, de vingt à trente pour cent supérieur au nombre de mouvements observés au cours des mois correspondants en 1994.

Air Canada, qui domine la part canadienne du marché transfrontalier, a accru ses opérations de façon soutenue depuis le milieu de 1994. En novembre 1995, ce transporteur a exploité 6 224 mouvements transfrontaliers comparativement à 3 835 en novembre 1994. Cependant, 1 251 des 2 389 mouvements additionnels ont été réalisés au moyen des nouveaux avions à réaction de Canadair pour transport régional. Ces appareils qui possèdent une capacité de 50 sièges ont été introduits à la fin de 1994.

Figure 6.1
Mouvements d'aéronefs transfrontaliers,
Janvier 1994 à novembre, 1995

La figure 6.2 montre que la tendance pour les transporteurs américains diffère peu, que la variable choisie corresponde aux mouvements ou aux sièges-kilomètres réalisés. Cependant, dans cette figure, qui tient compte de l'effet de la distance parcourue, on observe que les transporteurs canadiens ont généré plus de sièges-kilomètres que les transporteurs américains. Les transporteurs américains ont parcouru environ 1 000 kilomètres entre le premier point canadien et le premier point américain sur le vol, alors que pour les transporteurs canadiens, la distance parcourue était plus près des 2 000 kilomètres.

Dans la figure 6.2, Air Canada ne paraît pas tout aussi dominant parmi les transporteurs canadiens pour la même raison. La distance moyenne parcourue par ce transporteur était d'environ 1 500 kilomètres, tandis que pour LACI et les affrêteurs, elle s'établissait à plus de 2 000 kilomètres. La croissance dans les mouvements transfrontaliers d'Air Canada tout au long de 1995 a été stimulée par l'utilisation des avions à réaction de Canadair pour transport régional, mais cette croissance n'est pas apparente dans la figure 6.2 à cause de la capacité restreinte de sièges dont est doté cet appareil et des faibles distances parcourues. En novembre 1995, le nombre de mouvements effectués par les avions à réaction de Canadair pour transport régional s'est stabilisé, mais le nombre de mouvements effectués

roughly three times as large as the RJ on average, the other aircraft typically went roughly 1,500 kilometres per trip, compared to under 800 for the RJ. The increased use of these larger aircraft on their longer routes accounts for the jump in seat-kilometres flown by Air Canada in November 1995.

par les trois autres types d'appareils utilisés ordinairement par Air Canada sur les liaisons transfrontalières a progressé de 18% par rapport au mois précédent. De plus, tout en étant, en moyenne, d'une taille trois fois supérieures à celle des avions à réaction de Canadair pour transport régional, les autres aéronefs ont réalisé des distances d'environ 1 500 kilomètres par voyage, comparativement à moins de 800 kilomètres pour les avions à réaction de Canadair pour transport régional. L'utilisation accrue de ces aéronefs de grande taille sur leurs liaisons les plus longues explique la hausse spectaculaire des sièges-kilomètres réalisés par Air Canada en novembre 1995.

Figure 6.2
Transborder Seat-kilometres,
January 1994 to November, 1995
Millions/millions

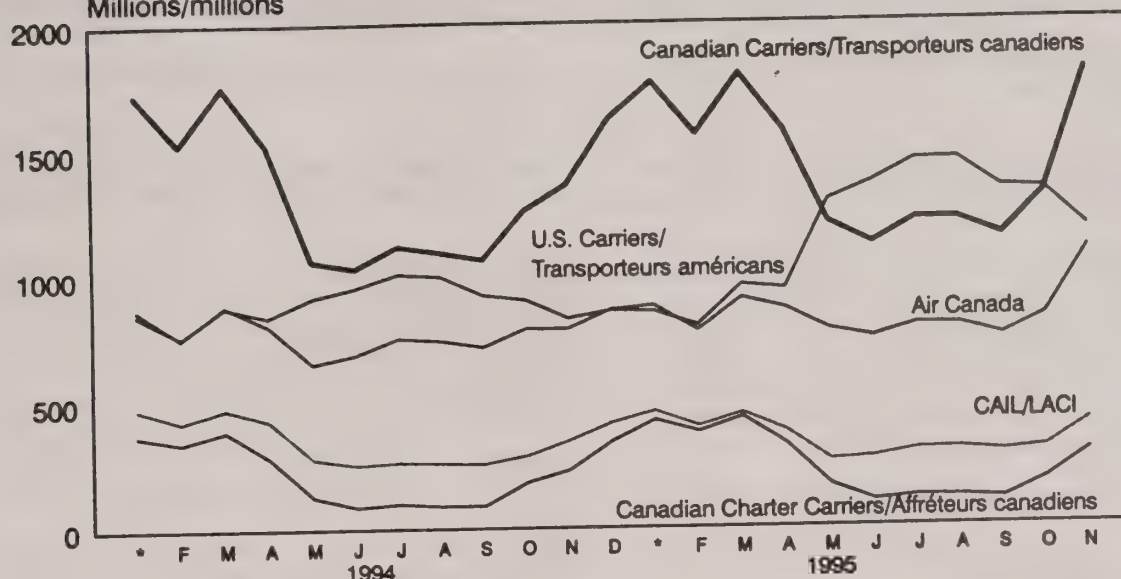


Figure 6.2
Sièges-kilomètres transfrontaliers,
Janvier 1994 à novembre, 1995

In both figures, the operations of CAIL and the Canadian charter carriers are more pronounced during the winter months. Because these carriers typically fly well over 2,000 kilometres per trip, the size of their operations in Figure 6.2 are closer to those of Air Canada than in Figure 6.1. CAIL's transborder operations increased substantially following the Open Skies Agreement, but not until June 1995. In the period from June to November, 1995, their transborder flights increased by over 40% compared to the same months of 1994. Their average distance has dropped by over 200 kilometres during this period, as frequencies to shorter haul markets have increased.

Dans les deux figures, les opérations de LACI et des affréteurs canadiens sont plus prononcées au cours des mois d'hiver. Parce que ces transporteurs effectuent des vols d'une distance moyenne supérieure à 2 000 kilomètres, la taille de leurs opérations dans la figure 6.2 est plus près de celle d'Air Canada que dans la figure 6.1. Les opérations transfrontalières de LACI ont augmenté fortement suite à l'accord « Ciel ouvert », mais pas avant juin 1995. Au cours de la période de juin à novembre 1995, les vols transfrontaliers de ce transporteur ont progressé de plus de 40% par rapport aux mois correspondants en 1994. La distance moyenne de leurs vols a chuté de plus de 200 kilomètres au cours de cette période, alors que les fréquences sur les liaisons de courte distance ont augmenté.

The Canadian charter carriers increased their transborder flights by 26% since May 1995. In addition, many of these carriers switched their transborder flights from charter to scheduled service late in 1995.

Les vols transfrontaliers effectués par les affréteurs canadiens se sont accrus de 26% depuis mai 1995. De plus, plusieurs de ces transporteurs ont transféré leurs vols transfrontaliers des services d'affrètement à des services réguliers à la fin de 1995.

METHODOLOGY

MÉTHODOLOGIE

The data in this article are from the Aircraft Movement Survey, supplied by the Canadian control towers and flight service stations. The origin or destination of each movement is determined by the next stop or last stop of the aircraft. In cases where it is known that the movement only involved refuelling at the Canadian airport, these records have been removed. In some cases, not all of the passengers on board will have been originating from or destined to a transborder point. The distances have been calculated using the Great Circle Distance formula. One estimated seating capacity has been assigned per aircraft type. The Canadian charter carriers included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, and Sky Service.

Les données utilisées dans cette étude proviennent de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs. Ces données sont fournies par les tours de contrôle canadiennes et les stations de service de vols. L'origine ou la destination de chaque mouvement est déterminée par le prochain arrêt ou le dernier arrêt de l'aéronef. Dans les situations où le mouvement à l'aéroport canadien est effectué seulement à des fins de ravitaillement de l'aéronef, ces enregistrements ont été éliminés. Dans certains cas, les passagers à bord de l'appareil n'avaient pas tous un point transfrontalier comme origine ou destination. Les distances ont été calculées en utilisant la formule de la distance orthodromique. Une capacité estimée de sièges a été assignée à chaque type d'aéronef. Les affréteurs canadiens comprennent Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Sky Service.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Trish Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Trish Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'Industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 3

Vol. 28, N° 3

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a preliminary basic loss of \$173 million for the year 1995, compared to a loss of \$71 million in 1994. The last time a basic income was reported was 1988, when the combined basic income of Air Canada and CAI was \$21 million. Since then, annual losses of over \$600 million have been reported on more than one occasion. Although the 1995 losses are not near those proportions, they are still a step back from the improved 1994 performance.

Available on CANSIM: Matrix 385

- Domestic passenger charter traffic increased by 6%, between the third quarters of 1994 and 1995, from 370,899 to 393,489 passengers.
- During the third quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights showed a slight increase, to represent 1,166,368 passengers.
- The average domestic discount air fare (seasonally adjusted) increased to a record level of \$161 in the first quarter of 1995, while the average international discount fare recorded a sharp decrease.

Special Article

- As of December, 1995, Ottawa was one of the biggest beneficiaries of the Canada - U.S. Open Skies Agreement of February 1995. Compared to December, 1994 Ottawa doubled its non-stop commercial transborder movements by carriers using large jet aircraft. Other cities that increased these non-stop transborder flights were Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) and Montréal (11%).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- Pour l'année 1995, Air Canada et Les lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire de 173 millions\$ comparativement à une perte de 71 millions\$ en 1994. C'est en 1988, qu'un revenu direct a été déclaré pour la dernière fois, alors que le revenu direct combiné de Air Canada et LACI se chiffrait à 21 millions\$. Depuis cette année-là, des pertes annuelles de plus de 600 millions\$ ont été déclarées à plus d'une occasion. Bien que les pertes de 1995 ne se rapprochent pas de celles rapportées auparavant, elles représentent tout de même une régression par rapport aux améliorations survenues en 1994.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 6% entre les troisièmes trimestres de 1994 et de 1995, passant de 370 899 à 393 489 passagers.
- Lors du troisième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a présenté une faible hausse pour représenter 1 166 368 passagers.
- Au cours du premier trimestre de 1995, le tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) a atteint un sommet de 161\$, alors que le tarif réduit international moyen a subi une forte baisse.

Étude spéciale

- En date de décembre 1995, Ottawa était un des principaux bénéficiaires de l'accord « Cielles ouverts » Canada - États-Unis, signé en février 1995. Comparativement à décembre 1994, les transporteurs exploitant des aéronefs à réaction de grande taille ont doublé leurs mouvements transfrontaliers commerciaux sans escale à Ottawa. Les autres villes qui ont connu une hausse des vols transfrontaliers sans escale étaient Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) et Montréal (11%).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Canada

Statistics
Canada Statistique
Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), December 1995 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	December	Change Over	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1995	Previous Year	1995	Year-to-Date	
	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	795	-6.0	11 698	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	804	50.0	8 212	16.6	- International
- Total	1 599	15.7	19 910	10.0	- Total
Charter	33	-73.4	872	-34.4	Affrètements
Total	1 632	8.4	20 782	6.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 297 681	6.8	17 485 981	8.0	Réguliers - Intérieur
- International	2 481 373	23.8	30 934 317	13.3	- International
- Total	3 779 055	17.4	48 420 299	11.3	- Total
Charter	92 043	-68.0	2 003 856	-35.2	Affrètements
Total	3 871 098	10.4	50 424 156	8.2	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 407 242	13.9	76 058 178	14.0	Réguliers
Charter	129 056	-66.0	2 668 279	-31.3	Affrètements
Total	6 536 299	8.8	78 726 457	11.5	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	59.0	...	63.7	...	Réguliers %
Charter %	71.3	...	75.1	...	Affrètements %
Total %	59.2	...	64.0	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 725	-2.6	384 889	-3.0	Réguliers
Charter	18	-90.7	1 676	10.3	Affrètements
Total	32 744	-3.1	386 565	-3.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	151 145	5.7	1 723 022	11.1	Réguliers
Charter	78	-89.7	5 744	4.9	Affrètements
Total	151 223	5.1	1 728 767	11.1	Total
Hours flown	63	18.9	723	12.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	280 339	5.1	3 426 802	10.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. reported a 2% increase (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in December 1995. (The table above contains raw data.) With the most recent data, this seasonally adjusted series continued the trend of the last six months, during which levels of passenger-kilometres flown have averaged 2.7 billion, compared to an average value of 2.3 billion during the first six months of 1995. Aircraft movements by these carriers suggest that the 1995 bilateral agreement between Canada and the United States has greatly contributed to these increases. Movements by these carriers on transborder routes have typically been about 50% greater in the second half of 1995, than in the second half of 1994. Movements on other (non-transborder) international routes have only been about 10% greater than in 1994.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 2% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales en décembre 1995. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Les plus récentes données montrent que la série de données désaisonnalisées prolonge la tendance établie au cours des six derniers mois. Pendant cette période, les niveaux moyens de passagers-kilomètres réalisés ont été de 2,7 milliards, par comparaison à une valeur moyenne de 2,3 milliards au cours des six premiers mois de 1995. Les mouvements d'aéronefs effectués par ces transporteurs suggèrent que cette croissance est liée, en grande partie, à l'accord bilatéral conclu entre le Canada et les États-Unis en 1995. Les mouvements transfrontaliers effectués par ces transporteurs sont typiquement à peu près 50% plus élevés pendant les six derniers mois de 1995, par rapport à la même période en 1994. Les autres mouvements (non-transfrontaliers) internationaux n'étaient seulement que de 10% plus élevés qu'en 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA, October, November, December 1995 (Preliminary Data)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1995	1995/1994	1995	1995/1994	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
October					Octobre
Operating Revenue - Scheduled Services	484,246	8.1	4,911,621	12.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,510	-22.9	124,176	-11.2	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	521,333	10.8	5,244,033	11.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	523,746	16.6	4,989,887	12.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,939	12.0	300,277	26.1	Total des intérêts versés
November					Novembre
Operating Revenue - Scheduled Services	391,378	4.0	5,302,999	11.5	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,041	-46.4	131,217	-15.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	413,964	4.6	5,657,997	11.3	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	478,424	11.4	5,468,311	12.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	26,795	14.6	327,072	25.1	Total des intérêts versés
December					Décembre
Operating Revenue - Scheduled Services	423,074	4.7	5,726,073	10.9	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,640	-57.2	138,857	-19.4	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	456,886	3.3	6,114,883	10.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	464,281	2.8	5,932,592	11.8	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,463	-0.5	355,535	22.5	Total des intérêts versés

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a preliminary basic loss of \$173 million for the year 1995, compared to a loss of \$71 million in 1994. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses. The last time a basic income was reported was 1988, when the combined basic income of Air Canada and CAI was \$21 million. Since then, annual losses of over \$600 million have been reported on more than one occasion. Although the 1995 losses are not near those proportions, they are still a step back from the improved 1994 performance. Both carriers undoubtedly experienced some startup costs associated with new routes and increased frequencies in the transborder market, following the new bilateral agreement between Canada and the United States in February 1995.

Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. In Figures 1.1 and 1.2, the monthly trend-cycle data for passenger-kilometres and preliminary basic income are graphed.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau IA, octobre, novembre, décembre 1995 (données provisoires)

Pour l'année 1995, Air Canada et Les lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire de 173 millions\$ comparativement à une perte de 71 millions\$ en 1994. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés. C'est en 1988, qu'un revenu direct a été déclaré pour la dernière fois, alors que le revenu direct combiné de Air Canada et LACI se chiffrait à 21 millions\$. Depuis cette année-là, des pertes annuelles de plus de 600 millions\$ ont été déclarées à plus d'une occasion. Bien que les pertes de 1995 ne se rapprochent pas de celles rapportées auparavant, elles représentent tout de même une régression par rapport aux améliorations survenues en 1994. Pour faire suite au nouvel accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis, survenu en février 1995, ces deux transporteurs ont, sans aucun doute, connu de nouveaux coûts associés à l'implantation de nouvelles routes et à l'augmentation de leurs fréquences dans le secteur transfrontalier.

La désaisonnalisation d'une série chronologique des données permet de décomposer les données en trois parties constituantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. Les données mensuelles sur la tendance-cycle des passagers-kilomètres et du revenu direct provisoire sont présentées dans les figures 1.1 et 1.2.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

Figure 1.1

Trend-cycle Passenger-kilometre Data
(monthly) for Air Canada and Canadian
Airlines International Ltd.

Figure 1.1

Données mensuelles sur la tendance-
cycle des passagers-kilomètres pour
Air Canada et les Lignes aériennes
Canadien International Ltée.

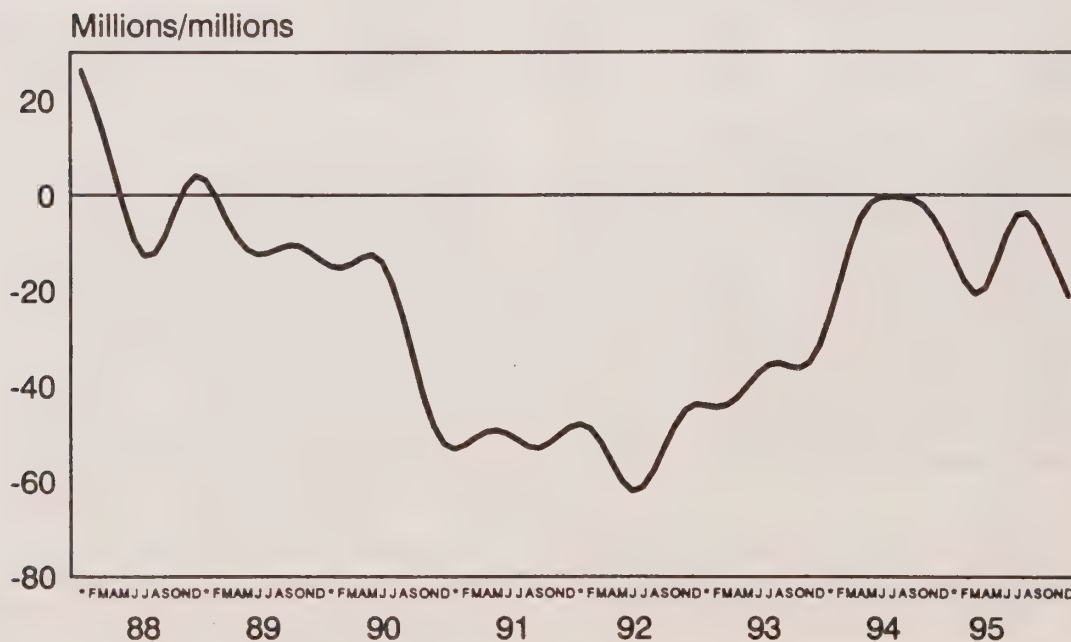


Figure 1.2

Trend-cycle Basic Income Data
(monthly) for Air Canada and
Canadian Airlines International Ltd.

Figure 1.2

Données mensuelles sur la tendance-
cycle du revenu direct pour Air Canada
et les Lignes aériennes Canadien
International Ltée.



SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, January 1996 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, janvier 1996 (données provisoires)

Rank Jan. 1996 Rang Jan.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	January 1995 Janvier	January 1996 Janvier	Change January 1996/1995 Variation Janvier	January 1996 Itinerant Itinérants Janvier 1996	January 1996 Local Locaux Janvier 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,643	28,033	9.3	28,015	18
2.	Vancouver Intl BC	22,279	24,277	9.0	24,277	-
3.	Calgary Intl AB	16,979	17,293	1.8	16,661	632
4.	Montréal/Dorval Intl QC	14,520	15,642	7.7	15,642	-
5.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	9,766	11,416	16.9	8,964	2,452
6.	Halifax Intl NS	8,400	11,265	34.1	7,975	3,290
7.	Winnipeg Intl MB	11,194	11,203	0.1	9,271	1,932
8.	Boundary Bay BC	10,145	9,810	-3.3	2,780	7,030
9.	Victoria Intl BC	12,690	8,153	-35.8	3,843	4,310
10.	London ON	5,950	8,074	35.7	4,626	3,448
11.	Toronto City Centre ON	4,337	7,906	82.3	3,852	4,054
12.	Toronto/Buttonville ON	4,809	7,699	60.1	3,533	4,166
13.	Montréal/St Hubert QC	8,655	7,643	-11.7	3,982	3,661
14.	Edmonton Mun AB	8,263	7,195	-12.9	7,157	38
15.	Abbotsford BC	9,841	7,167	-27.2	2,387	4,780
16.	Thunder Bay ON	5,002	6,736	34.7	3,470	3,266
17.	Québec/Jean Lesage Intl QC	5,587	6,134	9.8	5,520	614
18.	Villeneuve AB	4,760	5,712	20.0	668	5,044
19.	Calgary/Springbank AB	10,208	5,657	-44.6	1,353	4,304
20.	Hamilton ON	4,680	5,399	15.4	2,872	2,527
21.	Edmonton Intl AB	5,545	5,364	-3.3	5,116	248
22.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,250	5,327	1.5	3,921	1,406
23.	Moncton NB	4,463	5,057	13.3	3,375	1,682
24.	Oshawa ON	3,086	5,010	62.3	2,176	2,834
25.	Sault Ste Marie ON	4,164	4,934	18.5	2,298	2,636
26.	Sudbury ON	3,937	4,816	22.3	2,600	2,216
27.	St John's NF	3,927	4,709	19.9	3,267	1,442
28.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	2,487	4,659	87.3	1,981	2,678
29.	Pitt Meadows BC	4,250	4,491	5.7	1,393	3,098
30.	Regina SK	4,523	4,428	-2.1	3,642	786
31.	Kelowna BC	3,608	4,315	19.6	2,817	1,498
32.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,216	4,072	-3.4	3,649	423
33.	Winnipeg/St Andrews MB	5,019	4,039	-19.5	1,027	3,012
34.	North Bay ON	3,591	4,006	11.6	2,058	1,948
35.	Windsor ON	2,876	3,882	35.0	1,952	1,930
36.	Gander Intl NF	3,202	3,515	9.8	2,671	844
37.	Yellowknife NT	3,579	3,388	-5.3	2,364	1,024
38.	Vancouver Harbour BC	3,417	3,203	-6.3	2,773	430
39.	Langley BC	3,724	3,068	-17.6	1,020	2,048
40.	Prince George BC	3,105	3,024	-2.6	2,306	718
41.	Sept-Iles QC	2,440	2,359	-3.3	2,079	280
42.	Whitehorse YT	2,131	1,341	-37.1	565	776
43.	Val-d'Or QC	1,164	1,322	13.6	1,290	32
44.	Chicoutimi/St Honoré QC	1,192	958	-19.6	634	324
45.	St-Jean QC	858	934	8.9	598	336
Total (45)		289,462	304,635	5.2	214,420	90,215

For more information, please contact Andrea Mathieson (819-997-6190).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Third Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	1994	Market Share Part de marché	1995	Market Share Part de marché	Change 1995/1994 Variation
Canada 3000 Airlines Ltd.	207,242	55.9	219,792	55.9	6.1
Air Transat	59,057	15.9	80,188	20.4	35.8
Royal Aviation	101,965	27.5	79,429	20.2	-22.1
Sky Service F.B.O. Inc.	-	...	7,384	1.9	...
Others/Autres	2,635	0.7	6,696	1.6	154.1
Total	370,899	100.0	393,489	100.0	6.1

Domestic passenger charter traffic increased by 6.1%, between the third quarters of 1994 and 1995, from 370,899 to 393,489 passengers. This represented a continuation of the third quarter growth trend in the domestic charter market, since 1989.

Canada 3000 Airlines continued to hold the largest domestic charter market share (55.9%). In fact, this market share remained the same as the third quarter of the previous year. Air Transat returned to second place with a market share of 20.4%, this only represented 0.2% more than the market share held by Royal Aviation (20.2%) during this quarter. Sky Service F.B.O. Inc., which began its operations in the domestic sector during the fourth quarter of 1994, registered 7,384 passengers for the third quarter of 1995.

TABLE 3.2

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carriers, Third Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%	%	%	%	%	%	%	%
Air Transat	39.1	38.3	54.1	50.7	15.9	11.2	13.0	13.9
Canada 3000 Airlines Ltd.	18.4	23.4	18.1	20.1	17.9	18.5	19.8	40.3
Royal Aviation	20.9	17.4	15.6	10.8	49.6	44.4	16.9	19.3
Air Club Int'l	6.9	12.4	11.0	18.3	-	-	-	-
CAI/LACI	10.6	5.2	-	-	16.5	18.0	36.0	13.8
Others/Autres	4.1	3.3	1.2	0.1	0.1	7.9	14.3	12.7
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

During the third quarter of 1995, in the international sector, Air Transat, with 390,341 passengers held the largest market share, which was 38.3%. Its biggest activity sector, in terms of passengers and market share, during a third quarter, was Europe, where it carried 348,263 passengers.

Second place was held by Canada 3000 Airlines Ltd., which obtained a market share of 23.7% with 238,186 passengers. In terms of passengers, Europe was the busiest activity sector for Canada 3000 Airlines with 137,799 passengers. Royal Aviation ranked in third place with 177,277 passengers, which represented a market share of 17.4%. In terms of passengers and market share, the largest activity sector for Royal Aviation was the South where it obtained a share of 44.4% to represent 69,009 passengers.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Opérations Intérieures - Passagers sur des affrètements Intérieurs et parts de marché par transporteur, Troisièmes trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	1994	Market Share Part de marché	1995	Market Share Part de marché	Change 1995/1994 Variation
Canada 3000 Airlines Ltd.	207,242	55.9	219,792	55.9	6.1
Air Transat	59,057	15.9	80,188	20.4	35.8
Royal Aviation	101,965	27.5	79,429	20.2	-22.1
Sky Service F.B.O. Inc.	-	...	7,384	1.9	...
Others/Autres	2,635	0.7	6,696	1.6	154.1
Total	370,899	100.0	393,489	100.0	6.1

Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 6,1% entre les troisièmes trimestres de 1994 et de 1995, passant de 370 899 à 393 489 passagers. Cette hausse prolonge la période de croissance soutenue durant un troisième trimestre, depuis 1989, des affrètements intérieurs.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines détenait toujours la première place avec une part de 55,9%. En fait, cette part est demeurée la même qu'au cours du troisième trimestre de l'année précédente. Air Transat est revenu à la deuxième position avec une part de marché de 20,4%, ce qui a représenté seulement 0,2% de plus que la part de marché détenue par Royal Aviation (20,2%) durant ce trimestre. Sky Service F.B.O. Inc., qui a débuté ses opérations dans le secteur intérieur durant le quatrième trimestre de 1994, a enregistré 7 384 passagers durant le troisième trimestre de 1995.

TABLEAU 3.2

Opérations Internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Troisièmes trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
	%	%	%	%	%	%	%	%
Air Transat	39.1	38.3	54.1	50.7	15.9	11.2	13.0	13.9
Canada 3000 Airlines Ltd.	18.4	23.4	18.1	20.1	17.9	18.5	19.8	40.3
Royal Aviation	20.9	17.4	15.6	10.8	49.6	44.4	16.9	19.3
Air Club Int'l	6.9	12.4	11.0	18.3	-	-	-	-
CAI/LACI	10.6	5.2	-	-	16.5	18.0	36.0	13.8
Others/Autres	4.1	3.3	1.2	0.1	0.1	7.9	14.3	12.7
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Lors du troisième trimestre de 1995, dans le secteur international, c'est le transporteur Air Transat, avec 390 341 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 38,3%. Son secteur d'activité le plus important, en termes de passagers et de part de marché, lors d'un troisième trimestre, est demeuré l'Europe, où il a transporté 348 263 passagers.

La deuxième position était détenue par Canada 3000 Airlines Ltd., qui a obtenu une part de marché de 23,7% avec 238 186 passagers. En terme de passagers, l'Europe était également le secteur d'activité le plus occupé pour ce transporteur avec 137 799 passagers. Royal Aviation s'est classé en troisième position avec 177 277 passagers, ce qui a représenté une part de marché de 17,4%. En termes de passagers et de part de marché, le secteur d'activité le plus important pour Royal Aviation a été le Sud, où il a obtenu une part de 44,4% représentant 69 009 passagers.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 3 - TABLE 3.3

International Charter Passengers, by Region - Canadian and Foreign Air Carriers, Second Quarters 1993 to 1995 (Preliminary Data for 1995)

Region	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre	Second Quarter 1994 Deuxième trimestre	Second Quarter 1995 Deuxième trimestre	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Africa	195	1,328	-	581.0	--	Afrique
Asia	1,423	-	-	--	--	Asie
Europe	287,789	332,154	388,172	11.5	16.9	Europe
Southern	265,271	276,310	295,308	4.2	6.9	Sud
United States	409,984	423,051	374,559	3.2	-11.5	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	814,091	914,506	967,947	12.3	5.8	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	160,571	118,337	90,092	-26.3	-23.9	Total transporteurs étrangers
Grand Total	974,662	1,032,843	1,058,039	6.0	2.4	Grand Total

TRAFFIC

During the second quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 2.4% compared to the same period in 1994.

- Europe

During this quarter, Europe showed an increase of 16.9%. Its passenger count went from 332,154 in 1994 to 388,172 in 1995. The United Kingdom and France, the two major charter markets in Europe, together accounted for 66.6% of the total European market during the second quarter of 1995. The United Kingdom registered 134,383 passengers, which represented an increase of 23.6% compared to the same quarter of the previous year. However, France registered a slight decrease of 0.2% with 124,053 passengers.

- Southern

The Southern region also showed an increase in passengers, growing from 276,310 to 295,308 during the second quarter of 1995, which represented a growth of 6.9%. Among the four major Southern markets, only the Dominican Republic registered a decrease compared to the second quarter of 1994, with 52,491 passengers (-0.8%). Mexico, Cuba and Netherlands Antilles registered: 78,540 passengers (1.9%), 60,102 passengers (54.0%) and 28,180 passengers (11.9%), respectively.

- United States

Among the three major international regions, the United States was the only one which showed a decrease, which was 11.5%. Its passenger count went from 423,051 in 1994 to 374,559 in 1995. The results registered by Florida and Nevada were mainly responsible for this decrease in the United States. In fact, Florida went from 214,688 passengers during the second quarter of 1994 to 181,598 passengers during the second quarter of 1995. This represented a decrease of 15.4%. For Nevada, the decrease was 16.2%, its passenger count fell from 134,416 in 1994 to 112,594 in 1995.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 3 - TABLEAU 3.3

Passagers des vols nolisés internationaux, par région - Transporteurs canadiens et étrangers, Deuxièmes trimestres 1993-1995 (données provisoires pour 1995)

TRAFIC

Lors du deuxième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 2,4% comparativement à la même période en 1994.

- Europe

L'Europe, durant ce trimestre, a présenté une augmentation de 16,9%, le nombre de passagers passant de 332 154 en 1994 à 388 172 en 1995. Le Royaume-Uni et la France, les deux principaux marchés d'affrètements en Europe, ont compté ensemble pour 66,6% du marché européen total au cours du deuxième trimestre de 1995. Le Royaume-Uni a obtenu 134 383 passagers, ce qui a représenté une augmentation de 23,6% par rapport au même trimestre de l'année précédente. Quant à la France, celle-ci a enregistré une légère diminution de 0,2% avec 124 053 passagers.

- Sud

La région du Sud a également connu une hausse dans le nombre de ses passagers, en passant de 276 310 à 295 308 passagers durant le deuxième trimestre de 1995, ce qui a représenté une augmentation de 6,9%. Parmi les quatre principaux marchés du Sud, seule la République Dominicaine a présenté une diminution par rapport au deuxième trimestre de 1994, avec 52 491 passagers (-0,8%). Le Mexique, Cuba et les Antilles Néerlandaises ont recueilli, respectivement, 78 540 passagers (1,9%), 60 102 passagers (54,0%) et 28 180 passagers (11,9%).

- États-Unis

Parmi les trois principales régions internationales, les États-Unis est la seule qui a présenté une diminution au cours du deuxième trimestre de 1995. Les États-Unis ont enregistré une baisse de 11,5%, le nombre de passagers passant de 423 051 en 1994 à 374 559 en 1995. Ce sont les résultats enregistrés par la Floride et le Nevada qui sont majoritairement responsables de cette baisse enregistrée par les États-Unis. En fait, la Floride est passée de 214 688 passagers durant le deuxième trimestre de 1994 à 181 598 passagers lors du même trimestre en 1995, ce qui a représenté une diminution de 15,4%. Quant au Nevada, le nombre de passagers est passé de 134 416 en 1994 à un résultat de 112 594 en 1995, soit une baisse de 16,2%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 3 - TABLE 3.4

International Charter Passengers, by Region - Canadian and Foreign Air Carriers, Third Quarters 1993 to 1995 (Preliminary Data for 1995)

Region	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Third Quarter 1994 Troisième trimestre	Third Quarter 1995 Troisième trimestre	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Africa	1,869	1,816	-	-2.8	--	Afrique
Asia	1,868	-	-	--	--	Asie
Europe	558,649	720,631	789,846	29.0	9.6	Europe
Pacific	115	-	-	--	--	Pacifique
Southern	149,706	177,977	175,688	18.9	-1.3	Sud
United States	237,689	263,855	200,834	11.0	-23.9	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	702,406	990,453	1,019,622	41.0	2.9	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	247,490	173,826	146,746	-29.8	-15.6	Total transporteurs étrangers
Grand Total	949,896	1,164,279	1,166,368	22.6	0.2	Grand Total

TRAFFIC

During the third quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights showed a slight increase of 0.2%, to represent 1,166,368 passengers.

- Europe

Among the three major international regions, Europe was the only one which showed an increase during the third quarter of 1995 compared to the same period in 1994. This region showed an increase of 9.6%, recording 789,846 passengers during the third quarter of 1995. Its two major charter markets, the United Kingdom and France, both showed increases in passenger traffic. The United Kingdom registered 282,511 passengers, which represented an increase of 14.6%. France registered 249,663 passengers, representing an increase of 8.4%.

- Southern

During the third quarter of 1995, the Southern region showed a decrease of 1.3%. Its passenger count went from 177,977 to 175,688. The markets of Mexico and the Netherlands Antilles, both showed decreases. Mexico registered a loss of 15.3% with 34,504 passengers compared to the 40,744 passengers registered during the same quarter in 1994. The Netherlands Antilles registered 9,931 passengers, which was a decrease of 30.1% compared to the same period in 1994. However, the markets of Cuba and the Dominican Republic both showed increases during the third quarter of 1995. Cuba registered an increase of 30.2% with 42,317 passengers and the Netherlands Antilles showed an increase of 10.0% with 27,616 passengers.

- United States

During the third quarter of 1995, the United States registered a decrease of 23.9%. The passenger count went from 263,855 passengers for the same period in 1994 to 200,834 in 1995. The "Open Skies" agreement between Canada and the United States was the major factor explaining this decrease. Some carriers such as Air Canada and Canadian Airlines Int'l moved some of their charter operations to scheduled operations, creating major losses for some American charter markets. During the third quarter of 1995, the charter markets of Florida and Nevada were the most affected by this agreement. In fact, Florida went from 108,642 charter passengers during the third quarter of 1994 to 49,634 during the same quarter of 1995. This represented a decrease of 54.3%. The Nevada market went from 90,447 passengers for the third quarter of 1994 to 76,646 for the same period in 1995. This represented a decrease of 15.3%.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 3 - TABLEAU 3.4

Passagers des vols nolisés internationaux, par région - Transporteurs canadiens et étrangers, Troisièmes trimestres 1993-1995 (données provisoires pour 1995)

Region	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Third Quarter 1994 Troisième trimestre	Third Quarter 1995 Troisième trimestre	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Africa	1,869	1,816	-	-2.8	--	Afrique
Asia	1,868	-	-	--	--	Asie
Europe	558,649	720,631	789,846	29.0	9.6	Europe
Pacific	115	-	-	--	--	Pacifique
Southern	149,706	177,977	175,688	18.9	-1.3	Sud
United States	237,689	263,855	200,834	11.0	-23.9	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	702,406	990,453	1,019,622	41.0	2.9	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	247,490	173,826	146,746	-29.8	-15.6	Total transporteurs étrangers
Grand Total	949,896	1,164,279	1,166,368	22.6	0.2	Grand Total

TRAFIC

Lors du troisième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a présenté une faible hausse de 0,2% pour représenter 1 166 368 passagers.

- Europe

Parmi les trois principales régions internationales, l'Europe est la seule qui a présenté une augmentation durant le troisième trimestre de 1995 par rapport à la même période en 1994. Cette région a présenté une hausse de 9,6% en recueillant 789 846 passagers durant le troisième trimestre de 1995. Ses deux principaux marchés nolisés, soient le Royaume-Uni et la France, ont tous les deux présenté des augmentations dans leur trafic de passagers. Le Royaume-Uni a enregistré 282 511 passagers, ce qui a représenté une hausse de 14,6%. Quant à la France, avec 249 663 passagers, elle a obtenu une hausse de 8,4%.

- Sud

Durant le troisième trimestre de 1995, le Sud a présenté une diminution de 1,3%, le nombre de passagers passant de 177 977 à 175 688. Les marchés du Mexique et des Antilles Néerlandaises ont tous les deux présenté des diminutions. Le Mexique a enregistré une perte de 15,3% avec 34 504 passagers par rapport aux 40 744 passagers qu'il avait recueilli lors du même trimestre en 1994. Les Antilles Néerlandaises ont enregistré 9 931 passagers, ce qui a constitué une diminution de 30,1% par rapport à la même période en 1994. Cependant, les marchés de Cuba et de la République Dominicaine ont tous les deux présenté des gains lors du troisième trimestre de 1995. Cuba a obtenu une augmentation de 30,2% en recueillant 42 317 passagers et les Antilles Néerlandaises ont présenté une hausse de 10,0% avec 27 616 passagers.

- États-Unis

Les États-Unis, durant ce troisième trimestre de 1995, ont enregistré une diminution de 23,9%, le nombre de passagers passant de 263 855 pour la même période en 1994 à 200 834 en 1995. L'accord « Cielles ouverts » entre le Canada et les États-Unis est le principal facteur pouvant expliquer cette baisse. En fait, certains transporteurs, tels que Air Canada et Les lignes aériennes Canadien Int'l, ont transféré certaines de leurs opérations d'affrètement vers des opérations régulières causant ainsi des diminutions majeures pour certains marchés nolisés américains. Ainsi, durant ce troisième trimestre de 1995, ce sont les marchés nolisés de la Floride et du Nevada qui semblent avoir été les plus affectés par cet accord. En fait, la Floride est passée de 108 642 passagers lors du troisième trimestre de 1994 à 49 634 passagers pour le même trimestre en 1995, ce qui a représenté une diminution de 54,3%. Le Nevada est, quant à lui, passé de 90 447 passagers pour le troisième trimestre de 1994 à 76 646 passagers pour la même période en 1995. Cela a représenté une baisse de 15,3%.

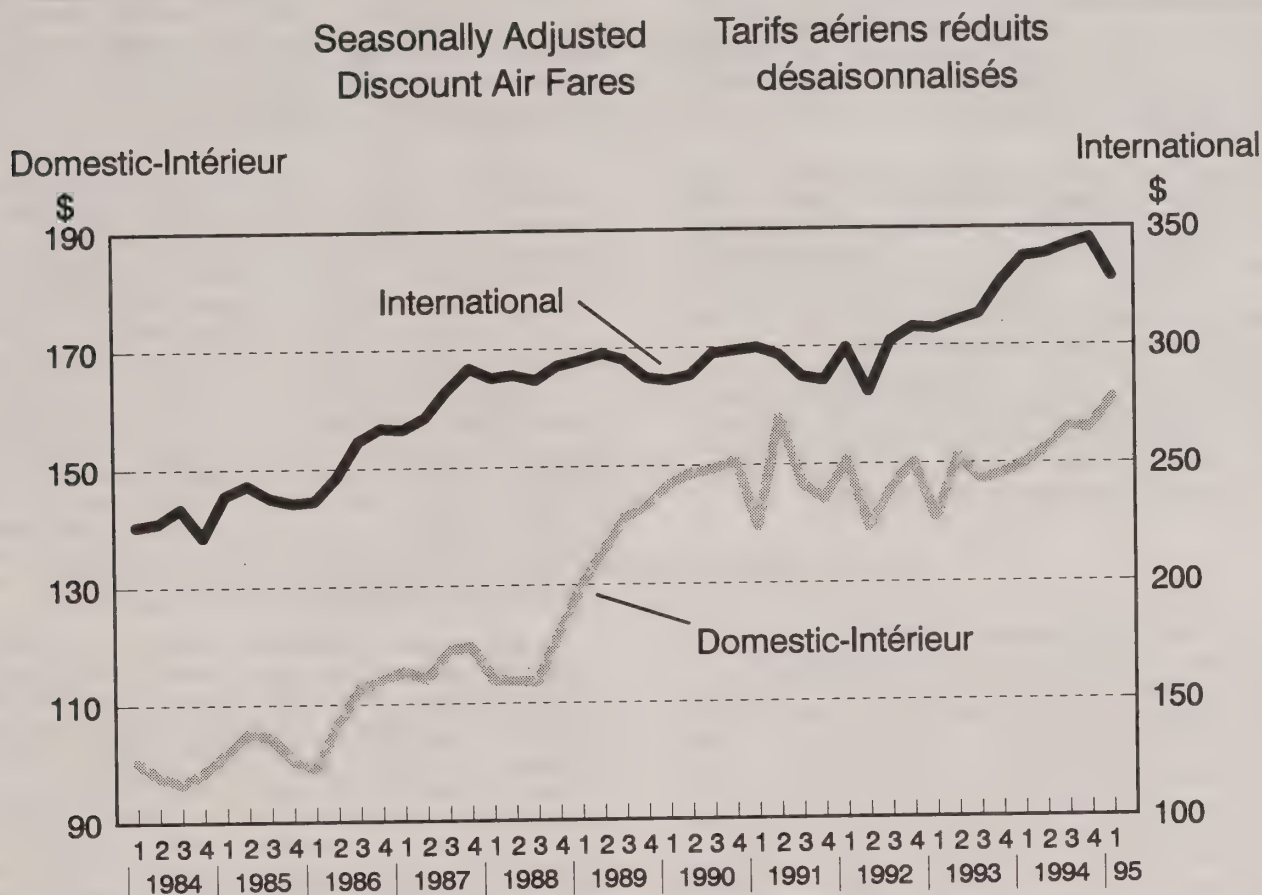
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

Section 4 - TABLE 4.1

Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares (Coupon Origin and Destination Basis) - First Quarter 1984 to First Quarter 1995 (1995 Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Tarifs aériens réduits moyens désaisonnalisés (sur la base de l'origine et la destination du coupon) - Premier trimestre de 1984 au premier trimestre de 1995 (données provisoires pour 1995)



In the first quarter of 1995, the average domestic discount air fare (seasonally adjusted) increased to a record level of \$161.0 (coupon origin and destination basis). This represented an annual rate of increase of 13.7% from the seasonally adjusted fare of \$155.9 in the fourth quarter of 1994, and was up 7.8% from the figure of \$149.4 in the first quarter of 1994.

The average domestic discount air fare (seasonally adjusted) has increased five times in the last six quarters, beginning with the third quarter of 1993.

In the first quarter of 1995, the average international discount air fare (seasonally adjusted) decreased for the first time after ten consecutive quarterly increases, beginning in 1992. It dropped to \$328.8, an annual rate of decrease of 17.6%, from \$345.1 in the fourth quarter of 1994, and down 3.6% from the 1994 first quarter figure of \$341.1. This was the third largest quarter-to-quarter decrease recorded for this fare since the survey began in 1983.

The first quarter of 1995 marked the beginning of increased transborder service following the Open Skies Agreement with the USA. The month of March saw many promotional seat sales on new transborder services, which were reflected in the sharp drop of the seasonally adjusted average international fares.

For further information, please contact B. Snider (819-997-6189).

Au cours du premier trimestre de 1995, le tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) a atteint un sommet de 161,0\$ (sur la base de l'origine et la destination du coupon). Ceci représente un taux d'augmentation annuel de 13,7% par rapport au tarif désaisonnalisé de 155,9\$ enregistré au cours du quatrième trimestre de 1994 et une hausse de 7,8% par rapport au niveau de 149,4\$ atteint au cours du premier trimestre de 1994.

Il s'agit de la cinquième augmentation sur la base d'un trimestre à l'autre du tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) au cours des six derniers trimestres, en commençant avec le troisième trimestre de 1993.

Au cours du premier trimestre de 1995, le tarif aérien réduit international moyen (désaisonnalisé) a diminué pour la première fois après dix augmentations trimestrielles consécutives depuis 1992. Le tarif moyen a diminué à 328,8\$. Ceci représente un taux de diminution annuel de 17,6% par rapport au tarif de 345,1\$ enregistré au cours du quatrième trimestre de 1994 et une baisse de 3,6% par rapport au niveau de 341,1\$ atteint au cours du premier trimestre de 1994. Ce repli trimestriel n'a été excédé que par deux autres baisses depuis le début de l'enquête en 1983.

Le premier trimestre de 1995 a marqué le début d'une hausse des services transfrontaliers suite à l'accord « Ciels ouverts » avec les États-Unis. Plusieurs tarifs promotionnels ont été offerts au cours du mois de mars sur les nouveaux services transfrontaliers, ce qui a entraîné une forte baisse des tarifs internationaux moyens désaisonnalisés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 5 - SPECIAL ARTICLE

Transborder Operations By Canadian and U.S. Air Carriers, January 1994 to December 1995

As of December, 1995, Ottawa was one of the biggest beneficiaries of the Canada - U.S. Open Skies Agreement of February 1995. Compared to December, 1994 Ottawa doubled its non-stop commercial transborder movements by carriers using large jet aircraft. Other cities that increased these non-stop transborder flights were Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) and Montréal (11%).

For airports such as Vancouver and Calgary, these increases translated into equal jumps in seat-kilometres, or capacity. (Seat-kilometres on a flight are defined as available seats times distance flown.) Toronto experienced an increase in their exposure to Air Canada's relatively small (50 seats) Canadair Regional Jet (RJ), from zero movements in December 1994 to nearly 900 in December, 1995. As a result, Toronto's capacity increased by 17%, which was well below their percentage increase in movements. Ottawa's capacity increased by almost as much (89%) as its increase in movements. Although Air Canada greatly increased its use of the RJ in Ottawa by 1995, U.S. Air switched from Fokker 28's to the larger Fokker 100's and McDonnell Douglas DC-9's. Both American Airlines and Northwest Airlines started up service to Ottawa in 1995 with aircraft over 100 seats as well.

Figure 5.2 shows the transborder competition among Canadian and U.S. carriers in several city pairs where changes have occurred since the Open Skies Agreement. Both the Toronto - New York and Toronto - Chicago markets have experienced increased non-stop flights resulting from the introduction of service by Canadian Airlines International Ltd. (CAI), and/or the increase in service by Air Canada. The main difference is that in the New York market, Canadian carriers have a larger presence, while in the Chicago market, U.S. carriers operate more often. In the Vancouver - Los Angeles market, it is the introduction of service by Air Canada that caused increases in activity. The other markets shown in Figure 6.2 all reflect growth in the U.S. presence where they achieved or maintained a dominant position as of December 1995.

METHODOLOGY

The data in this article are from the Aircraft Movement Survey, supplied by the Canadian control towers and flight service stations. The origin or destination of each movement is determined by the next stop or last stop of the aircraft. In some cases, not all of the passengers on board will have been originating from or destined to a transborder point. The distances have been calculated using the Great Circle Distance formula. The Canadian charter carriers included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, and Sky Service. New York includes both major New York airports and Newark. Montréal includes both Dorval and Mirabel.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 5 - ÉTUDE SPÉCIALE

Opérations transfrontalières des transporteurs aériens canadiens et américains, Janvier 1994 à décembre 1995

En date de décembre 1995, Ottawa était un des principaux bénéficiaires de l'accord « Ciels ouverts » Canada - États-Unis, signé en février 1995. Comparativement à décembre 1994, les transporteurs exploitant des aéronefs à réaction de grande taille ont doublé leurs mouvements transfrontaliers commerciaux sans escale à Ottawa. Les autres villes qui ont connu une hausse des vols transfrontaliers sans escale étaient Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) et Montréal (11%).

Pour les aéroports tels que Vancouver et Calgary, ces augmentations se sont traduites par des hausses spectaculaires similaires des sièges-kilomètres, ou de la capacité. (Les sièges-kilomètres sur un vol sont définis comme étant le nombre de places disponibles multiplié par la distance parcourue.) L'accès des avions à réaction de Canadair pour transport régional - ceux-ci sont de taille relativement petite (50 sièges) - d'Air Canada à Toronto, s'est accru. Le nombre de mouvements pour ce genre d'appareils y est passé de zéro en décembre 1994 à près de 900 en décembre 1995. Il en a découlé une augmentation de la capacité (17%) à Toronto, ce qui est bien en deçà de la hausse relative du nombre de mouvements. La capacité à Ottawa a connu une hausse presque aussi marquée (89%) que celle du nombre de mouvements. Bien que Air Canada ait fortement accru son utilisation des avions à réaction de Canadair pour transport régional à Ottawa en 1995, U.S. Air a abandonné les appareils Fokker 28 au profit des appareils Fokker 100 qui possèdent une plus grande capacité et des appareils McDonnell Douglas DC9. American Airlines et Northwest Airlines ont, tous les deux, initié des services à Ottawa en 1995, avec des appareils possédant une capacité supérieure à 100 sièges également.

La figure 5.2 montre la croissance transfrontalière entre les transporteurs canadiens et américains dans plusieurs paires de villes où des changements sont survenus depuis l'accord « Ciels ouverts ». Les marchés Toronto - New York et Toronto - Chicago ont enregistré une progression des vols sans escale suite à l'introduction de services par les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et/ou la hausse de services par Air Canada. La principale différence provient du fait que dans le marché de New York, les transporteurs canadiens ont une plus forte présence, alors que dans le marché de Chicago, les transporteurs américains exploitent un plus grand nombre de vols. Dans le marché Vancouver - Los Angeles, l'activité s'est accrue grâce à l'introduction de services par Air Canada. Les autres marchés présentés à la figure 6.2 reflètent tous une croissance dans la présence des transporteurs américains; sur ces marchés, ils ont atteint ou maintenu une position dominante en date de décembre 1995.

MÉTHODOLOGIE

Les données utilisées dans cette étude proviennent de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs. Ces données sont fournies par les tours de contrôle canadiennes et les stations de service de vols. L'origine ou la destination de chaque mouvement est déterminée par le prochain arrêt ou le dernier arrêt de l'aéronef. Dans certains cas, les passagers à bord de l'appareil n'avaient pas tous un point transfrontalier comme origine ou destination. Les distances ont été calculées en utilisant la formule de la distance orthodromique. Les affréteurs canadiens comprennent Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Sky Service. New York comprend, à la fois, les principaux aéroports de New York et Newark. Montréal comprend Dorval et Mirabel.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

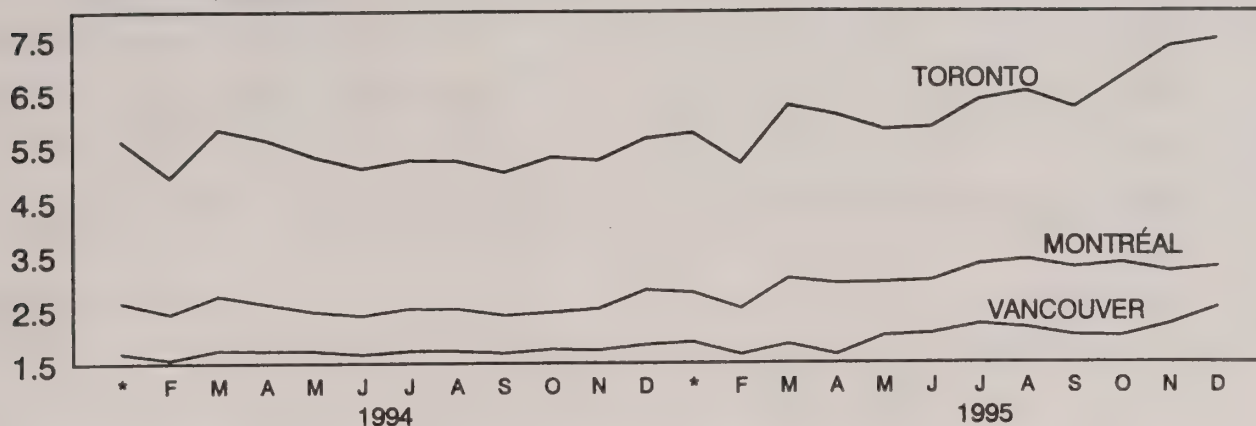
Figure 5.1

Transborder Aircraft Movements,
January 1994 to December 1995

Figure 5.1

Mouvements d'aéronefs transfrontaliers,
Janvier 1994 à décembre 1995

Movements/Mouvements - Toronto, Montréal, Vancouver
Thousand/milliers



Movements/Mouvements - Calgary, Ottawa, Winnipeg, Halifax

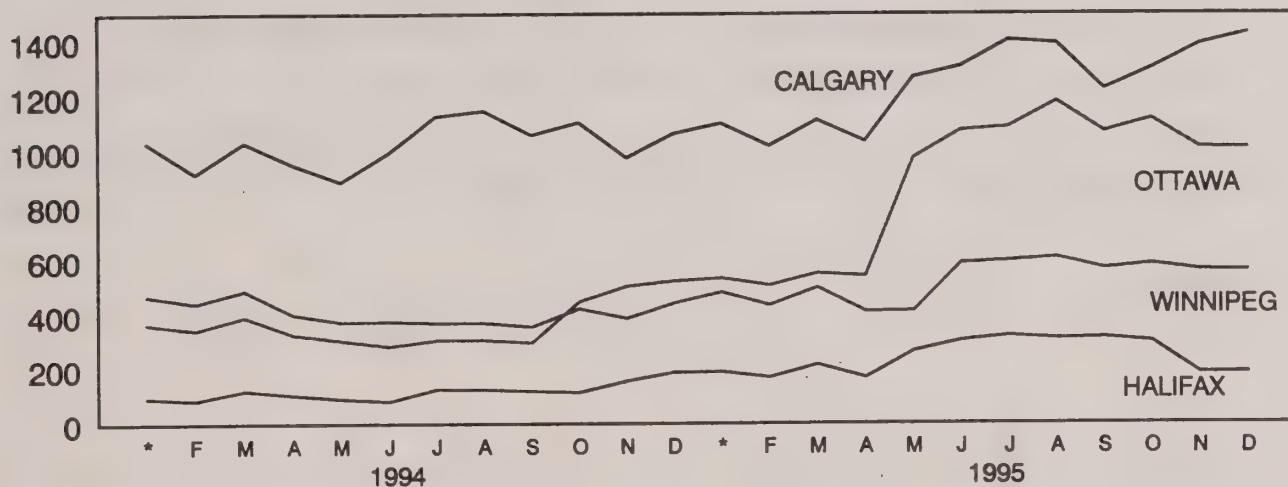


Figure 5.2

Transborder Movements, City Pairs,
January 1994 to December 1995

Figure 5.2

Mouvements transfrontaliers, paires de villes
Janvier 1994 à décembre 1995

Toronto - New York

Toronto - New York

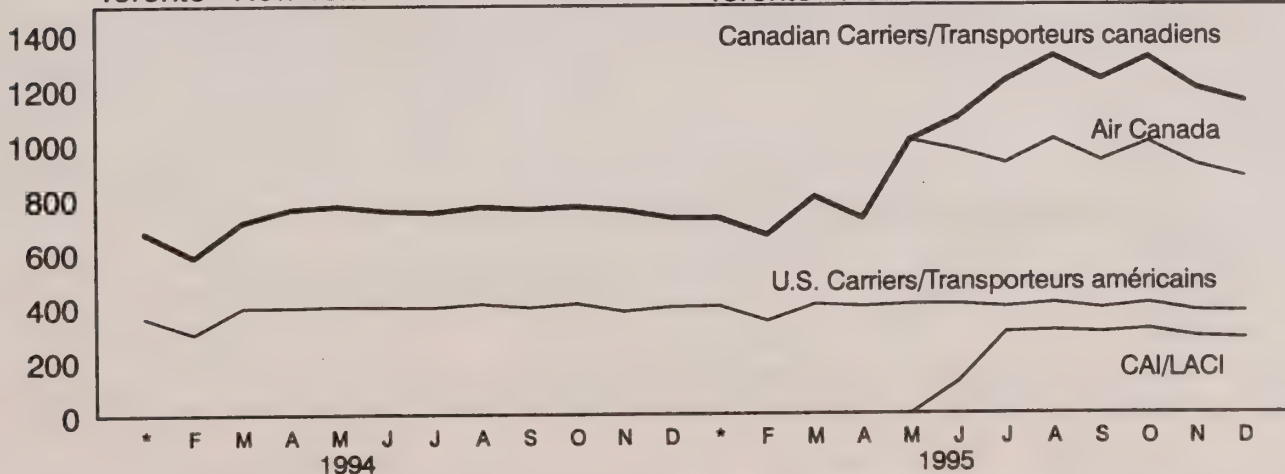


Figure 5.2

Transborder Movements, City Pairs,
January 1994 to December 1995

Figure 5.2

Mouvements transfrontaliers, paires de villes
Janvier 1994 à décembre 1995

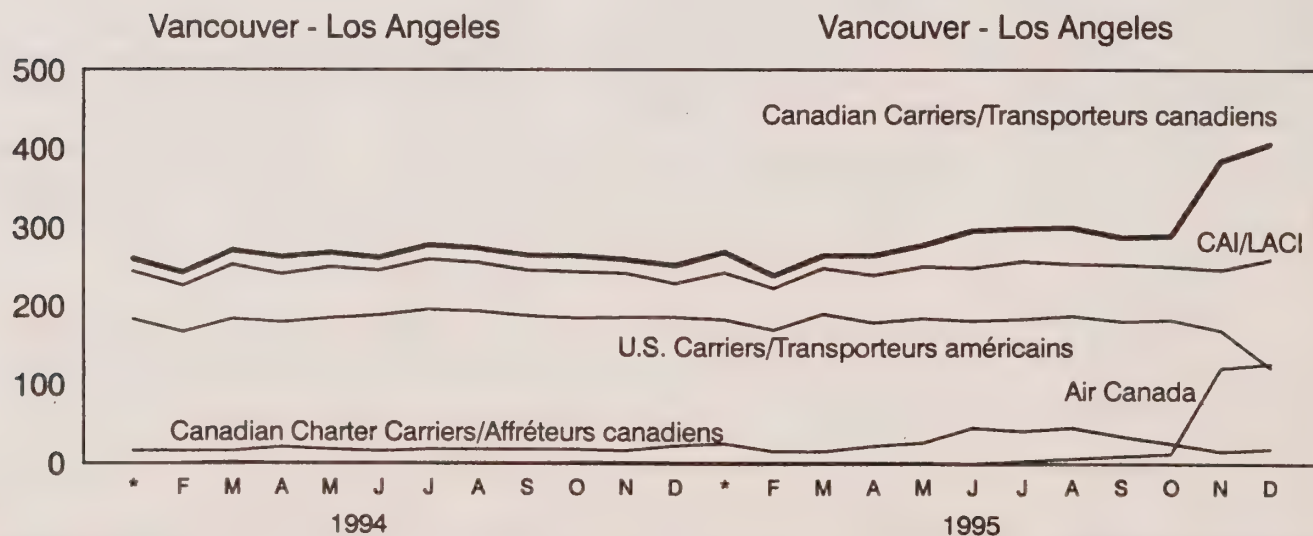
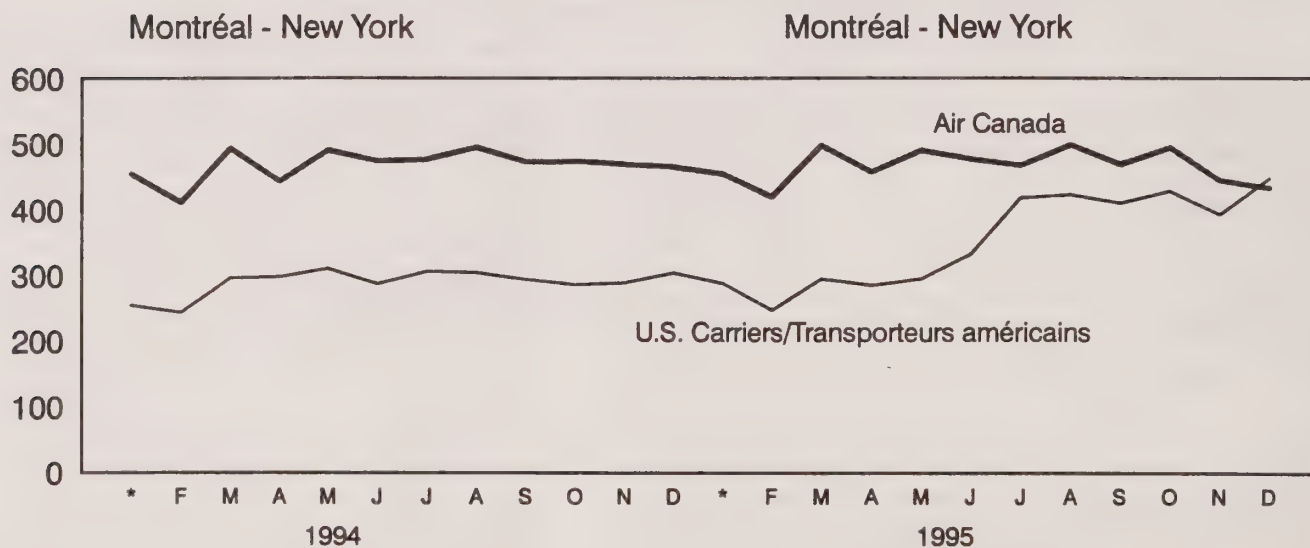
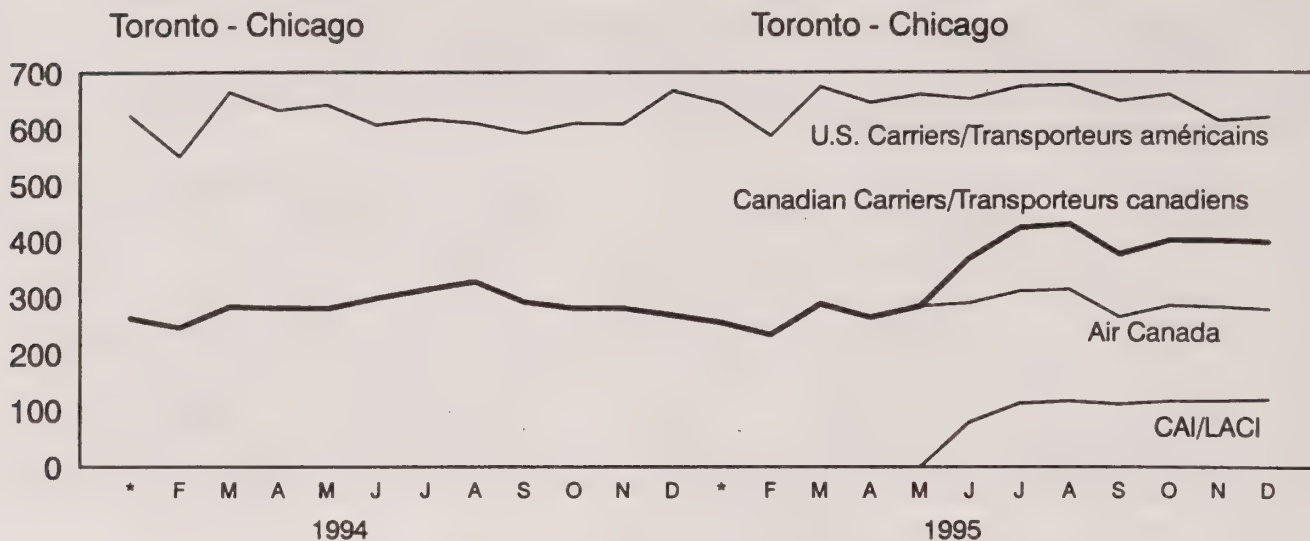


Figure 5.2

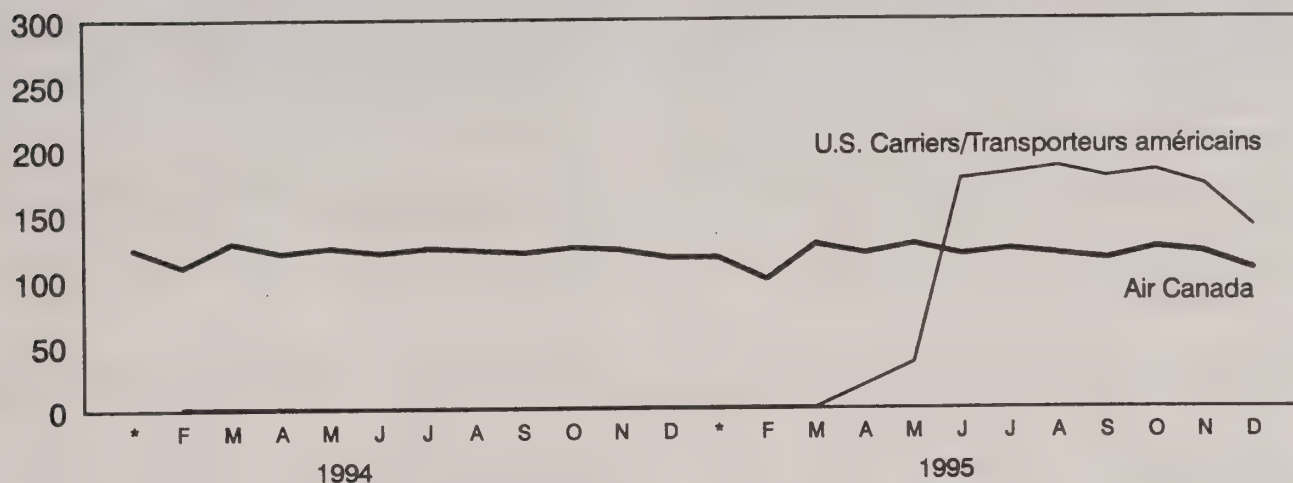
Transborder Movements, City Pairs,
January 1994 to December 1995

Figure 5.2

Mouvements transfrontaliers, paires de villes
Janvier 1994 à décembre 1995

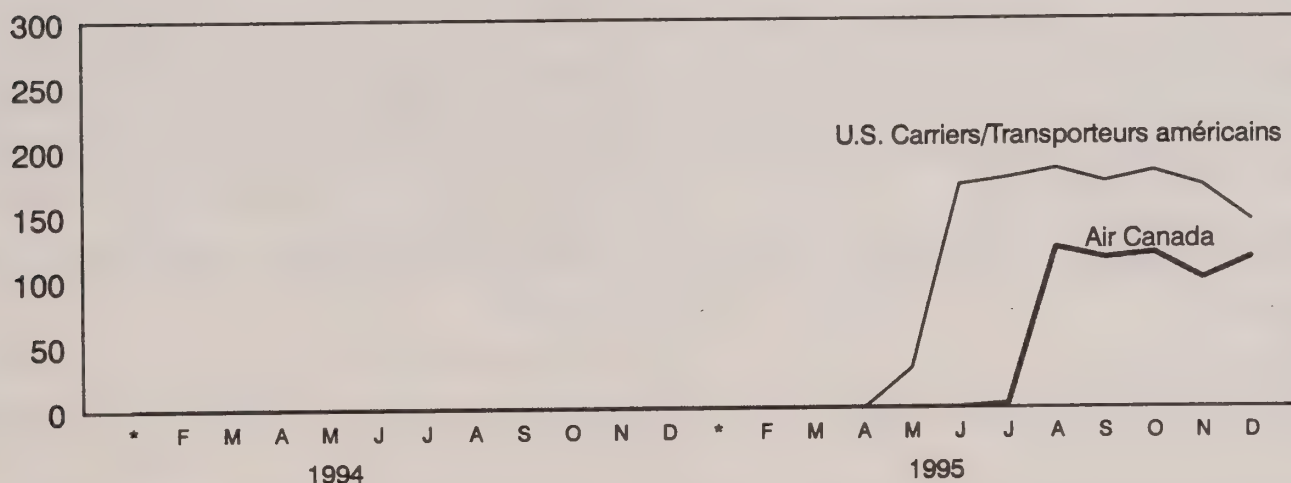
Winnipeg - Chicago

Winnipeg - Chicago



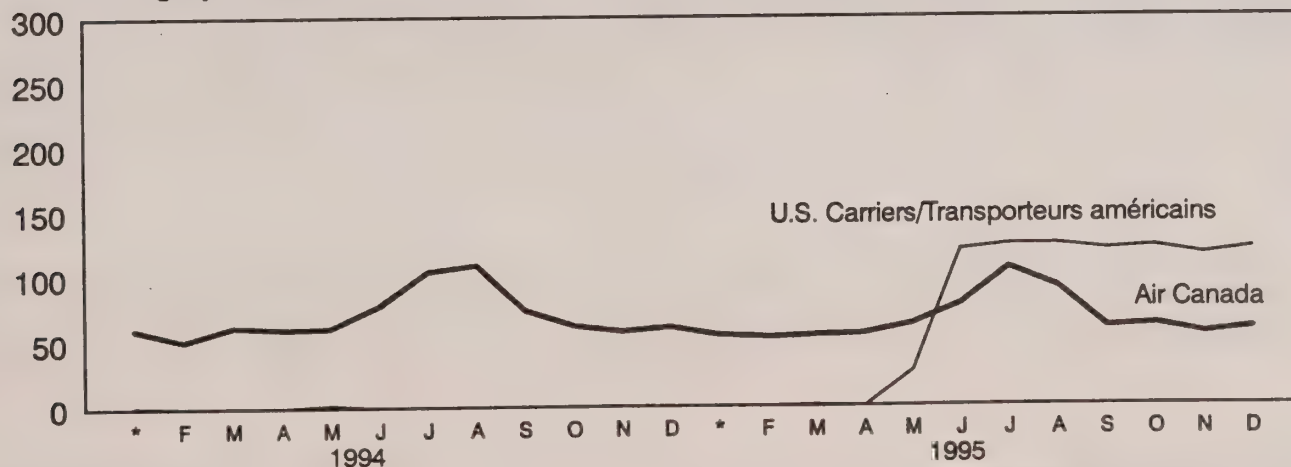
Ottawa - Chicago

Ottawa - Chicago



Calgary - Chicago

Calgary - Chicago



**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Trish Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Trish Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada, Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada, Ministre de l'Industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 4

Vol. 28, N° 4

**HIGHLIGHTS**

- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 4% (seasonally adjusted) drop in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in January 1996. Air Canada reported a levelling off of its growth (seasonally adjusted) in these markets for the same month. Available on CANSIM: Matrix 385
- The city of Halifax enjoyed a heightened profile in June of 1995 when it hosted a G7 Summit meeting. During the summer (July, August, September) immediately following the G7 Summit meeting, 261,430 passengers travelled between Halifax and the rest of Canada on scheduled flights. This represented an increase of 9% (or 21,550 passengers) compared to the summer of 1994 when 239,880 passengers made this type of trip.
- In the second quarter of 1995, the average domestic air fare was a record \$204, up 2% from 1994 and up 5% from 1993.

Special Article

Transborder Operations Between Toronto and Washington/Baltimore by Canadian and U.S. Air Carriers, January 1994 to January 1996

- For travellers wishing to fly non-stop between Toronto and the Washington/Baltimore area, the Air Canada family has become the carrier group offering the most available service since mid-1995. (On this route, the family includes Air Canada and Air Ontario). In January 1996, the Air Canada family offered close to 500 flights (in total - both directions), compared to 280 by the group marketed by USAir, which includes USAir and Piedmont, flying as USAir Express.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 4% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées) en janvier 1996. Air Canada a déclaré un taux de croissance (données désaisonnalisées) stable pour ces mêmes marchés durant le même mois. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- En juin 1995, la ville d'Halifax a été mise au premier plan lorsqu'elle a été l'hôte de la réunion au Sommet du G7. Durant l'été (juillet à septembre), immédiatement après la réunion au Sommet du G7, 261 430 passagers ont voyagé entre Halifax et le reste du Canada sur des vols réguliers. Cela a représenté une augmentation de 9% (ou 21 550 passagers) par rapport à l'été de 1994 quand 239 880 passagers ont effectué ce genre de voyage.
- Au cours du deuxième trimestre de 1995, le tarif aérien intérieur moyen s'établissait à 204\$, soit un niveau record, en hausse de 2% par rapport à 1994 et de 5% par rapport à 1993.

Étude spéciale

Opérations transfrontalières entre Toronto et Washington/Baltimore des transporteurs aériens canadiens et américains, Janvier 1994 à janvier 1996

- Pour les voyageurs qui désirent voyager en avion sans effectuer d'escale entre Toronto et la région de Washington/Baltimore depuis la mi-1995, le groupe Air Canada est devenu le groupe de transporteurs offrant la plupart des services disponibles. (Sur cette route, le groupe comprend Air Canada et Air Ontario.) En janvier 1996, le groupe Air Canada a offert presque 500 vols (au total - dans les deux directions), comparé à 280 vols pour le groupe dont USAir fait la publicité, qui comprend USAir et Piedmont, qui opère sous le nom USAir Express.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

**Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
January 1996 (Preliminary Data)**

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

**Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux
transporteurs aériens, janvier 1996 (données provisoires)**

OPERATIONAL STATISTICS	January 1996 Janvier	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1996 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Air Canada	'000	%	'000	%	Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	520	9.2	520	9.2	Réguliers - Intérieur
- International	504	35.8	504	35.8	- International
- Total	1 024	20.9	1 024	20.9	- Total
Charter	4	-92.2	4	-92.2	Affrètements
Total	1 028	14.5	1 028	14.5	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	736 764	11.8	736 764	11.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 374 813	31.3	1 374 813	31.3	- International
- Total	2 111 577	23.8	2 111 577	23.8	- Total
Charter	12 149	-90.8	12 149	-90.8	Affrètements
Total	2 123 726	15.6	2 123 726	15.6	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 615 942	17.1	3 615 942	17.1	Réguliers
Charter	17 909	-91.0	17 909	-91.0	Affrètements
Total	3 633 850	10.5	3 633 850	10.5	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	58.4	...	58.4	...	Réguliers %
Charter %	67.8	...	67.8	...	Affrètements %
Total %	58.4	...	58.4	...	Total %
Hours flown	38	15.2	38	15.2	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	375	6.0	375	6.0	Réguliers - Intérieur
- International	254	42.0	254	42.0	- International
- Total	629	18.1	629	18.1	- Total
Charter	31	-65.2	31	-65.2	Affrètements
Total	660	6.2	660	6.2	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	569 771	9.5	569 771	9.5	Réguliers - Intérieur
- International	1 237 354	14.8	1 237 354	14.8	- International
- Total	1 807 124	13.1	1 807 124	13.1	- Total
Charter	87 603	-55.9	87 603	-55.9	Affrètements
Total	1 894 727	5.4	1 894 727	5.4	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 878 859	9.8	2 878 859	9.8	Réguliers
Charter	117 561	-58.4	117 561	-58.4	Affrètements
Total	2 996 420	3.2	2 996 420	3.2	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	62.8	...	62.8	...	Réguliers %
Charter %	74.5	...	74.5	...	Affrètements %
Total %	63.2	...	63.2	...	Total %
Hours flown	25	0.5	25	0.5	Heures de vol

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols des grands voyageurs effectués en échange de points".

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 4% (seasonally adjusted) drop in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in January 1996. (The table above contains raw data.) Air Canada reported a levelling off of its growth (seasonally adjusted) in these markets for the same month. Air Canada had reported almost continuous growth in the last few years, but were particularly strong in the last year when they introduced many new routes to the U.S. and other international destinations. In January 1996, Air Canada had 17% more passenger-kilometres flown on these international services than one year earlier.

Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 4% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées) en janvier 1996. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Air Canada a déclaré un taux de croissance (données désaisonnalisées) stable pour ces mêmes marchés durant le même mois. Air Canada avait déclaré un taux de croissance assez soutenu au cours des dernières années, mais une forte progression a été observée l'année dernière alors que ce transporteur a introduit plusieurs nouveaux services aux États-Unis ainsi que pour d'autres destinations internationales. En janvier 1996, Air Canada a réalisé 17% de passagers-kilomètres de plus pour ces services internationaux, par rapport à l'année précédente.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I & II, July-September 1995

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I & II, Juillet-septembre 1995

		Total		Level IA		Levels IB-II	
				Niveau IA		Niveaux IB-II	
		Change		Change		Change	
		1995	Variation	1995	Variation	1995	Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
II Services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		22	4.8	2	0.0	20	5.3
Passengers - Passagers		9 533	13.5	6 326	13.0	3 207	14.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	158 312	17.8	101 363	4.4	56 949	52.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		22 692 871	18.5	16 697 141	14.6	5 995 731	30.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		2 269 287	18.5	1 669 714	14.6	599 573	30.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		508 987	15.6	456 648	12.7	52 339	48.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 778 274	18.0	2 126 362	14.2	651 912	32.0
Hours flown - Heures de vol		364	12.7	196	11.8	169	13.9
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		8 205	12.1	6 216	14.5	1 990	5.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	127 049	15.3	101 119	4.4	25 930	94.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		17 386 298	15.1	16 456 573	15.8	929 726	4.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 738 630	15.1	1 645 657	15.8	92 973	4.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		475 020	15.2	455 841	12.8	19 178	137.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 213 649	15.1	2 101 499	15.1	112 151	15.9
Hours flown - Heures de vol		316	11.8	192	12.9	124	10.2
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 328	23.0	110	-35.1	1 218	33.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	31 263	29.2	244	14.2	31 019	29.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 306 573	31.1	240 568	-31.4	5 066 005	37.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		530 657	31.1	24 057	-31.4	506 601	37.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		33 967	20.8	806	-6.3	33 161	21.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		564 625	30.4	24 863	-30.8	539 761	36.0
Hours flown - Heures de vol		49	19.0	4	-26.6	45	25.3

Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.2

Operating Statistics by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I & II, July-September 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.2

Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I & II, Juillet-septembre 1995

		Domestic		Transborder		Other International	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		Change		Change		Change	
		1995	Variation	1995	Variation	1995	Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 037	12.1	1 528	15.7	1 968	16.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	92 295	14.7	19 040	61.3	46 977	11.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 749 325	15.3	2 580 113	17.9	12 363 433	20.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		774 932	15.3	258 011	17.9	1 236 343	20.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		142 617	13.6	44 775	23.1	321 595	15.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		917 550	15.1	302 786	18.6	1 557 938	19.6
Hours flown - Heures de vol		241	10.8	57	29.9	67	7.4
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		5 520	10.1	1 335	17.9	1 350	14.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	69 064	18.9	11 424	12.3	46 560	11.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		6 613 524	12.5	2 091 063	17.8	8 681 711	16.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		661 352	12.5	209 106	17.8	868 171	16.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		118 279	17.0	36 193	7.5	320 547	15.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		779 632	13.2	245 299	16.2	1 188 718	16.3
Hours flown - Heures de vol		212	7.2	51	33.9	53	13.2
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		517	39.5	193	2.8	618	18.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	23 231	3.7	7 616	365.7	417	147.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		1 135 800	35.1	489 050	18.2	3 681 722	31.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		113 580	35.1	48 905	18.2	368 172	31.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		24 338	-0.5	8 582	217.3	1 047	8.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		137 918	27.1	57 487	30.5	369 220	31.7
Hours flown - Heures de vol		29	46.5	5	-0.3	14	-10.0

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

SECTION 2 - TABLE 2.3

SECTION 2 - TABLEAU 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA, July-September 1995

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, Juillet-septembre 1995

Air Canada				Canadian Airlines Int'l Ltd.			
				Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée			
		1994	1995	Change	1994	1995	Change
				Variation			Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
II Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		3 436	3 756	9.3	2 164	2 569	18.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	55 335	57 834	4.5	41 751	43 530	4.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 825 654	8 883 360	13.5	6 739 337	7 813 780	15.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		782 565	888 336	13.5	673 934	781 378	15.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		231 497	260 614	12.6	173 649	196 034	12.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 014 063	1 148 950	13.3	847 582	977 412	15.3
Hours flown - Heures de vol		101	115	14.4	74	80	8.1
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		3 383	3 742	10.6	2 048	2 474	20.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	55 152	57 709	4.6	41 720	43 410	4.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 701 659	8 837 721	14.8	6 512 751	7 618 852	17.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		11 229 819	12 570 470	11.9	8 509 694	9 739 883	14.5
Passenger load factor - Coefficient de remplissage	%	69	70	2.5	77	78	2.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		770 166	883 772	14.8	651 275	761 885	17.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		230 745	260 088	12.7	173 540	195 753	12.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 000 911	1 143 860	14.3	824 815	957 638	16.1
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		1 689 952	1 865 949	10.4	1 217 793	1 478 609	21.4
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	59	61	3.5	68	65	-4.4
Hours flown - Heures de vol		99	115	15.7	71	77	9.0
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		53	15	-72.1	117	95	-18.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	183	125	-31.9	31	120	288.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		123 995	45 639	-63.2	226 585	194 928	-14.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		12 400	4 564	-63.2	22 659	19 493	-14.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		752	526	-30.1	109	281	157.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		13 151	5 090	-61.3	22 767	19 774	-13.1
Hours flown - Heures de vol		2	1	-64.8	4	3	-10.0

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.4

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Third Quarter 1995

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	3 742	2 474	1 027	832
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	10.6	20.8	(4.9)	17.5
Market share - Part du marché	%	46.3	30.6	12.7	10.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	8 838	7 619	490	386
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	14.8	17.0	(3.2)	15.3
Market share - Part du marché	%	51.0	44.0	2.8	2.2
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	12 570	9 740	993	787
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	11.9	14.5	8.2	17.5
Market share - Part du marché	%	52.2	40.4	4.1	3.3
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	930	732	140	100
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.0	9.7	(2.2)	17.5
Market share - Part du marché	%	48.9	38.5	7.4	5.3
Hours Flown - Heures de vol	'000	115	77	59	43
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.7	9.0	6.4	9.4
Market share - Part du marché	%	39.1	26.3	20.0	14.5

	Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
	Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	4 769	3 306	6 216	1 859
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	6.9	20.0	14.5	4.0
Market share - Part du marché	59.1	40.9	77.0	23.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	9 328	8 005	16 457	876
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	13.6	16.9	15.8	4.1
Market share - Part du marché	53.8	46.2	94.9	5.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	13 563	10 526	22 310	1 779
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	11.7	14.7	13.0	12.1
Market share - Part du marché	56.3	43.7	92.6	7.4
Passenger Revenue - Recettes-passagers	1 070	832	1 663	240
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	13.3	10.6	13.2	5.1
Market share - Part du marché	56.3	43.7	87.4	12.6
Hours Flown - Heures de vol	174	120	192	101
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	12.4	9.1	12.9	7.6
Market share - Part du marché	59.1	40.9	65.5	34.5

¹ Year-over-year change.

¹ Variation sur la base d'une année à l'autre.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1994 and 1995, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1994 et 1995, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, February 1996 (Preliminary Data)

Rank Feb. 1996 Rang Fév.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	February 1995 Février	February 1996 Février	Change February 1996/1995 Variation Février	February 1996 Itinerant Février 1996	February 1996 Local Février 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	24,087	27,843	15.6	27,833	10
2.	Vancouver Intl BC	20,947	24,109	15.1	24,109	-
3.	Calgary Intl AB	17,089	19,239	12.6	17,410	1,829
4.	Montréal/Dorval Intl QC	14,338	15,722	9.7	15,722	-
5.	Boundary Bay BC	9,869	14,068	42.5	4,762	9,306
6.	Victoria Intl BC	10,844	13,427	23.8	8,060	5,367
7.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	10,556	12,653	19.9	9,431	3,222
8.	Winnipeg Intl MB	11,369	12,204	7.3	9,605	2,599
9.	Abbotsford BC	7,852	10,917	39.0	4,203	6,714
10.	Calgary/Springbank AB	9,934	10,846	9.2	3,152	7,694
11.	Halifax Intl NS	10,447	10,656	2.0	7,516	3,140
12.	Montréal/St Hubert QC	11,261	10,129	-10.1	5,213	4,916
13.	Toronto/Buttonville ON	7,339	8,852	20.6	3,938	4,914
14.	Edmonton Mun AB	7,704	8,174	6.1	8,072	102
15.	Toronto City Centre ON	6,014	7,929	31.8	3,931	3,998
16.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,662	7,912	39.7	4,626	3,286
17.	Thunder Bay ON	5,691	7,787	36.8	3,773	4,014
18.	Québec/Jean Lesage Intl QC	7,051	7,398	4.9	6,140	1,258
19.	London ON	6,027	7,354	22.0	4,470	2,884
20.	Sudbury ON	6,343	7,199	13.5	2,807	4,392
21.	Edmonton/Villeneuve AB	5,482	6,814	24.3	1,090	5,724
22.	Winnipeg/St Andrews MB	5,333	6,432	20.6	1,439	4,993
23.	Pitt Meadows BC	4,658	6,212	33.4	2,418	3,794
24.	Hamilton ON	5,998	6,124	2.1	2,896	3,228
25.	Sault Ste Marie ON	4,665	5,865	25.7	2,501	3,364
26.	Edmonton Intl AB	5,451	5,687	4.3	5,045	642
27.	Langley BC	3,900	5,535	41.9	1,927	3,608
28.	Moncton NB	5,611	5,413	-3.5	3,271	2,142
29.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	3,452	5,061	46.6	2,185	2,876
30.	Regina SK	4,292	5,006	16.6	3,876	1,130
31.	Oshawa ON	3,621	4,691	29.5	1,975	2,716
32.	North Bay ON	4,560	4,292	-5.9	2,538	1,754
33.	Vancouver Harbour BC	3,382	4,155	22.9	3,343	812
34.	Montréal/Mirabel Intl QC	3,671	4,050	10.3	3,646	404
35.	Kelowna BC	3,877	3,977	2.6	2,957	1,020
36.	Windsor ON	3,459	3,613	4.5	1,879	1,734
37.	St John's NF	3,681	3,600	-2.2	2,998	602
38.	Yellowknife NT	3,519	3,218	-8.6	2,292	926
39.	Chicoutimi/St Honoré QC	3,196	3,124	-2.3	1,630	1,494
40.	Whitehorse YT	2,581	3,104	20.3	1,162	1,942
41.	Gander Intl NF	3,475	3,034	-12.7	2,358	676
42.	Prince George BC	3,478	2,843	-18.3	2,151	692
43.	Sept-Iles QC	2,467	2,617	6.1	2,143	474
44.	Val-d'Or QC	1,164	1,411	21.2	1,381	30
45.	St-Jean QC	1,480	1,229	-17.0	617	612
Total (45)		306,877	351,525	14.5	234,491	117,034

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, février 1996 (données provisoires)

Rank Feb. 1996 Rang Fév.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	February 1995 Février	February 1996 Février	Change February 1996/1995 Variation Février	February 1996 Itinerant Février 1996	February 1996 Local Février 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	24,087	27,843	15.6	27,833	10
2.	Vancouver Intl BC	20,947	24,109	15.1	24,109	-
3.	Calgary Intl AB	17,089	19,239	12.6	17,410	1,829
4.	Montréal/Dorval Intl QC	14,338	15,722	9.7	15,722	-
5.	Boundary Bay BC	9,869	14,068	42.5	4,762	9,306
6.	Victoria Intl BC	10,844	13,427	23.8	8,060	5,367
7.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	10,556	12,653	19.9	9,431	3,222
8.	Winnipeg Intl MB	11,369	12,204	7.3	9,605	2,599
9.	Abbotsford BC	7,852	10,917	39.0	4,203	6,714
10.	Calgary/Springbank AB	9,934	10,846	9.2	3,152	7,694
11.	Halifax Intl NS	10,447	10,656	2.0	7,516	3,140
12.	Montréal/St Hubert QC	11,261	10,129	-10.1	5,213	4,916
13.	Toronto/Buttonville ON	7,339	8,852	20.6	3,938	4,914
14.	Edmonton Mun AB	7,704	8,174	6.1	8,072	102
15.	Toronto City Centre ON	6,014	7,929	31.8	3,931	3,998
16.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,662	7,912	39.7	4,626	3,286
17.	Thunder Bay ON	5,691	7,787	36.8	3,773	4,014
18.	Québec/Jean Lesage Intl QC	7,051	7,398	4.9	6,140	1,258
19.	London ON	6,027	7,354	22.0	4,470	2,884
20.	Sudbury ON	6,343	7,199	13.5	2,807	4,392
21.	Edmonton/Villeneuve AB	5,482	6,814	24.3	1,090	5,724
22.	Winnipeg/St Andrews MB	5,333	6,432	20.6	1,439	4,993
23.	Pitt Meadows BC	4,658	6,212	33.4	2,418	3,794
24.	Hamilton ON	5,998	6,124	2.1	2,896	3,228
25.	Sault Ste Marie ON	4,665	5,865	25.7	2,501	3,364
26.	Edmonton Intl AB	5,451	5,687	4.3	5,045	642
27.	Langley BC	3,900	5,535	41.9	1,927	3,608
28.	Moncton NB	5,611	5,413	-3.5	3,271	2,142
29.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	3,452	5,061	46.6	2,185	2,876
30.	Regina SK	4,292	5,006	16.6	3,876	1,130
31.	Oshawa ON	3,621	4,691	29.5	1,975	2,716
32.	North Bay ON	4,560	4,292	-5.9	2,538	1,754
33.	Vancouver Harbour BC	3,382	4,155	22.9	3,343	812
34.	Montréal/Mirabel Intl QC	3,671	4,050	10.3	3,646	404
35.	Kelowna BC	3,877	3,977	2.6	2,957	1,020
36.	Windsor ON	3,459	3,613	4.5	1,879	1,734
37.	St John's NF	3,681	3,600	-2.2	2,998	602
38.	Yellowknife NT	3,519	3,218	-8.6	2,292	926
39.	Chicoutimi/St Honoré QC	3,196	3,124	-2.3	1,630	1,494
40.	Whitehorse YT	2,581	3,104	20.3	1,162	1,942
41.	Gander Intl NF	3,475	3,034	-12.7	2,358	676
42.	Prince George BC	3,478	2,843	-18.3	2,151	692
43.	Sept-Iles QC	2,467	2,617	6.1	2,143	474
44.	Val-d'Or QC	1,164	1,411	21.2	1,381	30
45.	St-Jean QC	1,480	1,229	-17.0	617	612
Total (45)		306,877	351,525	14.5	234,491	117,034

For more information, please contact Andrea Mathieson (819-997-6190).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 -TABLE 4.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics - Third Quarter 1995 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1994	Third Quarter 1995	Jan-Sept. 1994	Jan-Sept. 1995	Change Jan-Sept 1995/1994
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept.	Jan-sept.	Variation Jan-sept
			No.-Nbre			%
1	Montréal - Toronto	243,520	266,720	784,610	810,570	3.3
2	Toronto - Vancouver	184,770	244,420	431,840	535,590	24.0
3	Calgary - Vancouver	94,350	138,790	256,810	307,040	19.6
4	Ottawa - Toronto	122,020	129,070	429,120	440,110	2.6
5	Calgary - Toronto	101,590	121,590	249,090	289,210	16.1
6	Toronto - Winnipeg	69,210	94,290	187,170	224,850	20.1
7	Halifax - Toronto	65,100	82,120	181,310	198,670	9.6
8	Edmonton - Toronto	60,510	72,760	149,680	165,620	10.6
9	Edmonton - Vancouver	59,710	69,540	172,130	172,130	-
10	Montréal - Vancouver	51,290	62,390	117,920	143,430	21.6
11	Calgary - Edmonton	51,910	52,660	191,010	190,120	-0.5
12	Ottawa - Vancouver	38,640	47,430	100,650	111,450	10.7
13	Vancouver - Winnipeg	34,530	46,970	89,300	107,620	20.5
14	St John's - Toronto	30,970	38,640	74,810	83,870	12.1
15	Thunder Bay - Toronto	35,700	37,770	108,930	109,560	0.6
16	Calgary - Winnipeg	29,220	36,230	83,870	94,050	12.1
17	Calgary - Montréal	26,320	31,990	66,130	77,880	17.8
18	Calgary - Ottawa	26,280	28,280	64,590	68,450	6.0
19	Halifax - Montréal	24,550	25,560	65,560	73,430	12.0
20	Vancouver - Victoria	43,670	34,100	118,970	93,600	-21.3
21	Halifax - St John's	20,640	25,100	61,240	65,540	7.0
22	Halifax - Ottawa	24,430	24,830	70,820	73,230	3.4
23	Prince George - Vancouver	23,710	24,550	76,910	78,690	2.3
24	Saskatoon - Toronto	21,220	24,220	53,890	58,100	7.8
25	Ottawa - Winnipeg	22,930	22,420	63,330	63,010	-0.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,506,790	1,782,440	4,249,690	4,635,820	9.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,686,600	3,071,890	7,636,120	8,170,420	7.0

Focus on the Maritimes

The city of Halifax enjoyed a heightened profile in June of 1995 when it hosted a G7 Summit meeting. In anticipation of this event, investment was made in various projects which were undertaken to improve the city's infrastructure, services and overall appearance. During the summer (July, August, September) immediately following the G7 Summit meeting, 261,430 passengers travelled between Halifax and the rest of Canada on scheduled flights. This represented an increase of 9% (or 21,550 passengers) compared to the summer of 1994 when 239,880 passengers made this type of trip. Toronto-Halifax, which is the largest domestic air passenger market for Halifax, experienced a 17% increase in total passengers for scheduled and charter services. The combined passenger count for this city-pair increased from 105,392 (40,292 on charter flights¹ and 65,100 on scheduled flights) for the summer of 1994 to 123,140 (41,020 on charter flights¹ and 82,120 on scheduled flights) for the summer of 1995. With this increase in the combined passenger count, the Toronto-Halifax market obtained its best result in five years.

Plein feux sur les Maritimes

En juin 1995, la ville d'Halifax a été mise au premier plan lorsqu'elle a été l'hôte de la réunion au Sommet du G7. Des investissements dans divers projets, afin d'améliorer les infrastructures de la ville, les services et l'apparence générale, furent entrepris en préparation à cet événement. Durant l'été (juillet à septembre), immédiatement après la réunion au Sommet du G7, 261 430 passagers ont voyagé entre Halifax et le reste du Canada sur des vols réguliers. Cela a représenté une augmentation de 9% (ou 21 550 passagers) par rapport à l'été de 1994 quand 239 880 passagers ont effectué ce genre de voyage. La paire de villes Toronto-Halifax, qui représente le plus important marché de passagers aériens pour Halifax, a enregistré une augmentation de 17% dans le nombre de passagers voyageant sur des vols réguliers et d'affrètement. Le nombre de passagers combiné pour cette paire de villes est passé de 105 392 à l'été de 1994 (40 292 sur les vols d'affrètement¹; 65 100 sur des vols réguliers) à 123 140 lors de l'été de 1995 (41 020 sur les vols d'affrètement¹; 82 120 sur des vols réguliers). Grâce à cette hausse de passagers utilisant des services réguliers ou d'affrètement, le marché Toronto-Halifax a présenté son meilleur résultat en cinq ans.

The situation was similar for the markets Vancouver-Halifax, Edmonton-Halifax and Calgary-Halifax. For each of these city-pairs, results for scheduled services for the summer of 1995 exceeded those obtained in any of the previous five years. However, for Halifax's second and third largest city-pairs, Montréal-Halifax and Ottawa-Halifax, results obtained in the summers of 1990, 1991 and 1992 were better than those obtained in the summer of 1995.

Une situation semblable existe pour les marchés Vancouver-Halifax, Edmonton-Halifax, et Calgary-Halifax. Pour chacune de ces paires de villes, les résultats obtenus pour les services réguliers au cours de l'été de 1995 ont dépassé tous ceux enregistrés lors des cinq années précédentes. Cependant, pour les deuxième et troisième principaux marchés englobant Halifax, soit Montréal-Halifax et Ottawa-Halifax, les résultats obtenus lors des étés de 1990 à 1992 étaient supérieurs à ceux obtenus durant l'été de 1995.

Total Origin-Destination Passengers² for Selected City-Pairs Involving Halifax

Total des passagers² selon l'origine et la destination des voyages aériens, paires de villes choisies incluant la ville de Halifax

Third Quarter / Troisième Trimestre						
Halifax To and From: De et à/au:	1990	1991	1992	1993	1994	1995
			No. -Nbre			
Toronto	101,175	101,037	90,007	90,779	105,392	123,140
Scheduled Flights) / (Vols réguliers)	95,280	89,430	76,600	65,420	65,100	82,120
Charter Flights) ¹ / (Vols d'affrètement) ¹	5,895	11,607	13,407	25,359	40,292	41,020
Montréal	37,000	29,670	30,410	21,250	24,550	25,560
Ottawa	32,690	29,550	27,770	23,220	24,430	24,830
Vancouver	15,100	13,110	12,790	12,020	17,700	19,560
Calgary	12,000	11,200	12,740	12,170	12,200	14,210
Edmonton	9,920	9,120	8,350	6,830	8,740	10,910

Statistics Canada. Charter On-flight Origin and Destination Survey.
Passenger figures refer to passengers on scheduled flights except where indicated.

- 1 Statistique Canada. Enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés.
- 2 Les chiffres de passagers représentent les passagers voyageant sur des vols réguliers sauf dans les cas indiqués.

Overall scheduled air travel between the Maritimes and the rest of Canada increased by 13% (or 51,280 passengers) between the summer of 1994 and the summer of 1995, with passenger counts totalling 406,190 and 457,470 respectively. However, the results for the summers of 1994 and 1995 did not surpass those achieved in 1990, 1991 and 1992 when passenger counts for scheduled services totalled 551,890; 476,530; and 460,030 respectively.

Dans l'ensemble, le nombre de passagers empruntant des vols réguliers entre les Maritimes et le reste du Canada a augmenté de 13% (ou 51 280 passagers) entre l'été de 1994 (406 190 passagers) et celui de 1995 (457 470 passagers). Cependant, les résultats obtenus lors des étés de 1994 et 1995 n'ont pas dépassé ceux enregistrés en 1990, 1991 et 1992, alors que le nombre de passagers des services réguliers a totalisé respectivement: 551 890, 476 530 et 460 030.

While there was an increase in scheduled air travel between the Maritimes and the rest of Canada, the number of passengers travelling within the Maritimes declined slightly from 96,680 in the summer of 1994 to 94,830 in the summer of 1995. Passenger counts declined the most for Halifax-Sydney. Figures for this Maritime city-pair decreased by 39% or 3,650 passengers, from 9,400 in the summer of 1994 to 5,750 in the summer of 1995. This decline coincided with the introduction of charter flights between Toronto and Sydney.

Alors qu'il y avait une hausse dans le nombre de passagers des services aériens réguliers entre les Maritimes et le reste du Canada, le nombre de passagers voyageant à l'intérieur des Maritimes a légèrement diminué, passant de 96 680 lors de l'été de 1994 à 94 830 à l'été de 1995. Halifax-Sydney a enregistré la plus forte diminution de passagers. Le trafic pour cette paire de villes des Maritimes a diminué de 39% ou 3 650 passagers, passant de 9 400 passagers durant l'été de 1994 à 5 750 lors de l'été de 1995. Cette diminution a coïncidé avec l'introduction des vols d'affrètement entre Toronto et Sydney.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

SECTION 5 - TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter of 1995 (Preliminary Estimates)

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995	
	No. - Nbre (000)	%				%			
Domestic									Intérieur
First quarter	3,180.6	7.4	36.6	30.5	61.1	67.4	2.4	2.0 ^r	Premier trimestre
Second quarter	3,625.0	0.6	32.2	29.6	65.9	66.9	1.9	3.5	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,805.6	3.6	34.2	30.0	63.8	67.1	2.1	2.8	Année à ce jour
Southern Services									Services secteur sud
First quarter	2,995.9	7.5	35.8	29.6	61.8	68.3	2.5	2.1	Premier trimestre
Second quarter	3,436.0	0.5	31.1	28.5	67.0	67.8	1.9	3.6	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,431.9	3.7	33.2	29.0	64.7	68.0	2.1	2.9	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	1,614.9	4.3	42.1	31.6	56.0	66.7	1.9	1.7	Premier trimestre
Second quarter	1,780.1	1.5	35.6	30.9	62.9	66.3	1.6	2.8	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,395.1	2.8	38.6	31.2	59.6	66.5	1.7	2.3	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	1,381.0	11.5	27.9	27.3	69.0	70.2	3.2	2.6	Premier trimestre
Second quarter	1,655.8	-0.5	26.4	26.0	71.3	69.4	2.3	4.6*	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,036.8	4.6	27.0	26.6	70.4	69.8	2.6	3.7	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	184.7	5.2	49.3	45.7	49.9	53.4	0.8	0.9*	Premier trimestre
Second quarter	189.1	1.4	51.5	49.4	47.5	49.7	1.0	1.0*	Deuxième trimestre
Year-to-date	373.7	3.3	50.4	47.6	48.6	51.5	0.9	1.0	Année à ce jour

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

- All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter of 1995 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur Intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995	
	No. - Nbre (000 000)	%				%			
Domestic									Intérieur
First quarter	3 765.2	11.4	30.1	27.3	67.2	70.5 ¹	2.7	2.2	Premier trimestre
Second quarter	4 491.8	0.1	26.9	25.5	70.9	70.4	2.1	4.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	8 257.0	4.9	28.3	26.3	69.4	70.5	2.4	3.2	Année à ce jour
<u>Southern Services</u>									<u>Services secteur sud</u>
First quarter	3 620.7	11.6	29.5	26.7	67.7	71.0	2.8	2.2	Premier trimestre
Second quarter	4 339.4	0.1	26.3	24.9	71.6	71.0	2.2	4.2	Deuxième trimestre
Year-to-date	7 960.1	5.0	27.6	25.7	70.0	71.0	2.4	3.3	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	704.3	5.6	41.5	31.1	56.7	67.1	1.8	1.8	Premier trimestre
Second quarter	780.5	1.6	33.9	29.9	64.4	67.1	1.7	3.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	1 484.8	3.4	37.4	30.5	60.9	67.1	1.7	2.4	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	2 916.4	13.1	26.4	25.7	70.5	72.0	3.1	2.3	Premier trimestre
Second quarter	3 558.9	-0.3	24.6	23.8	73.1	71.8	2.3	4.4*	Deuxième trimestre
Year-to-date	6 475.4	5.4	25.4	24.6	72.1	71.9	2.6	3.5	Année à ce jour
<u>Northern Services</u>									<u>Services secteur nord</u>
First quarter	144.5	7.2	45.0	40.9	54.2	58.1	0.8	1.0*	Premier trimestre
Second quarter	152.4	-0.1	46.1	43.9	52.9	55.0	1.1*	1.2*	Deuxième trimestre
Year-to-date	296.8	3.3	45.5	42.4	53.5	56.5	1.0	1.1*	Année à ce jour

Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.

Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

• Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.

• Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

• Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

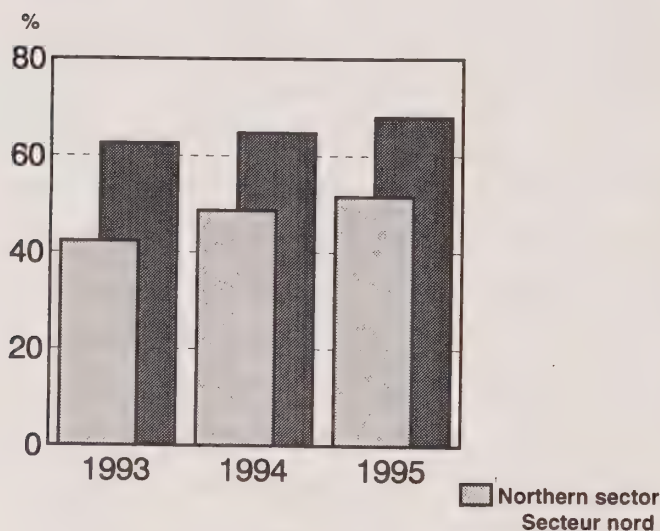
Preliminary estimates (see Table 5.1) indicated that 67.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1995. This level represented an increase of 3.3 percentage points compared to the same period a year earlier, and an increase of 5.7 percentage points when compared to the same period in 1993. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 70.5%, up from 69.4% in 1994 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1993-1995

Passengers
Passagers



In the southern sector, 68.0% of passenger traffic (representing 71.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1995. In 1994, the corresponding figures were 64.7% for passengers and 70.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 51.5% of the traffic during the first two quarters of 1995, up from 48.6% in 1994. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.0 percentage points (53.5% to 56.5%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached more than 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first half of 1995, discount carriage on long-haul services represented 69.8% of passenger volume and 71.9% of passenger-kilometres; this compared with 66.5% and 67.1%, respectively for short-haul services (see Figure 5.2).

Utilisation des tarifs réduits

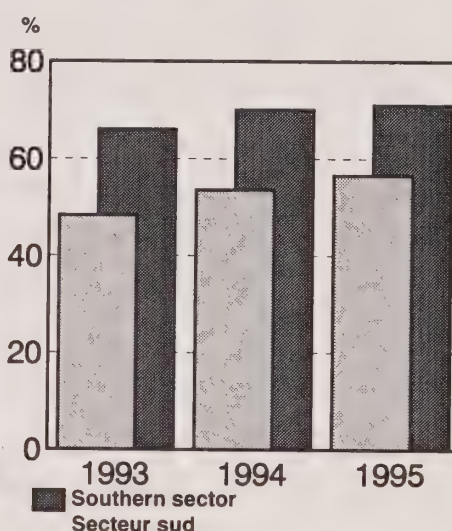
Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 67,1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1995. Ce niveau représente une hausse de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente, et une hausse de 5,7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1993. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 69,4% en 1994 à 70,5% en 1995 (voir tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-juin 1993-1995

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 68,0% du trafic de passagers (représentant 71,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1995, comparativement à 64,7% et 70,0% respectivement en 1994. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 51,5% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1995, une hausse par rapport à 48,6% en 1994. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a progressé de 3,0 points de pourcentage (de 53,5% à 56,5%) au cours de la même période.

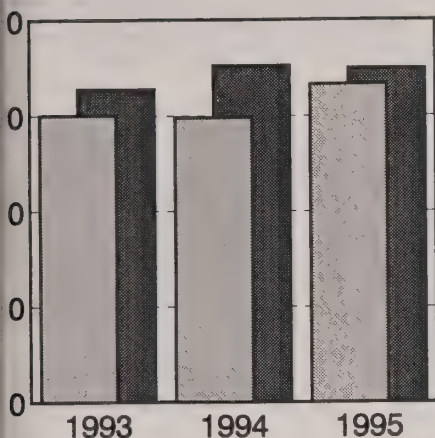
Il convient de noter qu'environ 95% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint plus de 96% et 97%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1995, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 69,8% du volume de passagers et 71,9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 66,5% et 67,1% (voir figure 5.2).

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-haul and Long-haul Services, January-June 1993-1995

Passengers
Passagers

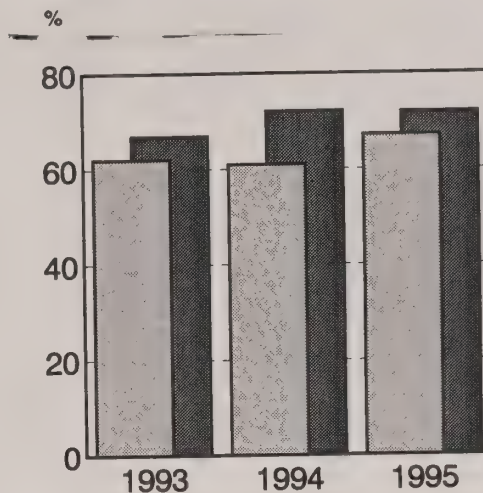


Short-haul
Court-courriers

Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-juin 1993-1995

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Long-haul
Long-courriers

Average Fares

In the second quarter of 1995, the average of all domestic air fares was the highest average ever reported for any quarter, a record \$204, up 1.5% from the average of \$201 in the same quarter 1994, and up 4.6% from 1993. The average domestic discount fare was \$158, up 3.1% from the previous year's second quarter average of \$153.

Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1995, la moyenne de tous les types de tarifs aériens intérieurs s'établissait à 204\$ - la moyenne la plus élevée jamais atteinte peu importe le trimestre. Cette moyenne représente une hausse de 1,5% par rapport à la moyenne de 201\$ enregistrée au même trimestre en 1994, et une progression de 4,6% par rapport à 1993. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 158\$, une hausse de 3,1% par rapport à la moyenne de 153\$ observée au cours du deuxième trimestre de l'année précédente.

Figure 5.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1993-1995

All Fares
Tous les tarifs

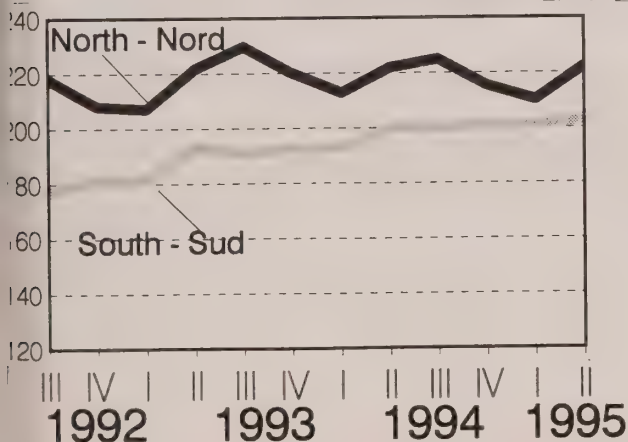
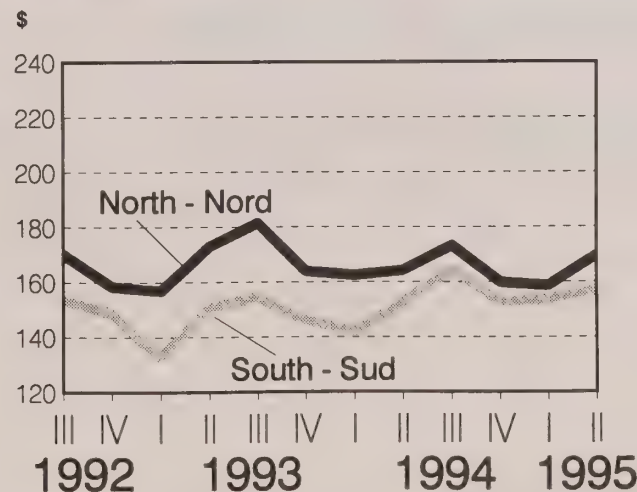


Figure 5.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1993-1995

Discount Fares
Tarifs réduits



Discount fares showed increases in all sectors. However, the largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 5.1%, from \$265 in the second quarter of 1994 to \$279 in 1995. Southern discount fares increased by 3.1% over the same period, to \$157 from \$152 in 1994.

In the North, the average economy air fares in the second quarter showed no change relative to the same period in 1994, remaining at \$276. The average discount fare, however, increased by 3.2%, from \$164 in 1994 to \$170 in 1995. As a result, in the northern zone, the average fare (all fares) increased by only 0.1%, to \$222.

Notes

- The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1995, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1994, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.
- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic from/to The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on quarterly fare basis statistics can be obtained directly from the **Aviation Statistics Centre**. Tables are available in print form or in electronic format. For further information, please contact Bradley Snider (819-997-6189).

Bien que les tarifs réduits aient enregistré des hausses dans tous les secteurs, l'augmentation la plus forte a toutefois été enregistrée dans le secteur sud (libéralisé) pour les tarifs économiques. Dans ce secteur, les tarifs économiques ont connu une croissance de 5,1%, passant de 265\$ au cours du deuxième trimestre de 1994 à 279\$ en 1995. Les tarifs réduits du secteur sud ont augmenté de 3,1% au cours de la même période, passant de 152\$ en 1994 à 157\$ en 1995.

Dans le Nord, les tarifs économiques sont demeurés au même niveau au cours du deuxième trimestre de 1995 relativement à la même période en 1994, soit 276\$. Cependant, le tarif réduit moyen a augmenté de 3,2%, passant de 164\$ en 1994 à 170\$ en 1995. Par conséquent, dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de seulement 0,1%, pour s'établir à 222\$.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1995, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1994, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
 - TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégué entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques trimestrielles sur la base tarifaire peuvent être obtenus directement du **Centre des statistiques de l'aviation**. Des tableaux sont disponibles sur support papier ou sur support électronique. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819) 997-6176.

SECTION 6 - SPECIAL ARTICLE

Transborder Operations Between Toronto and Washington/Baltimore by Canadian and U.S. Air Carriers, January 1994 to January 1996

For travellers wishing to fly non-stop between Toronto and the Washington/Baltimore area, the Air Canada family has become the carrier group offering the most available service since mid-1995. On this route, the family includes Air Canada and Air Ontario. In January 1996, the Air Canada family offered close to 500 flights (in total - both directions), compared to 280 by the group marketed by USAir, which includes USAir and Piedmont, flying as USAir Express.

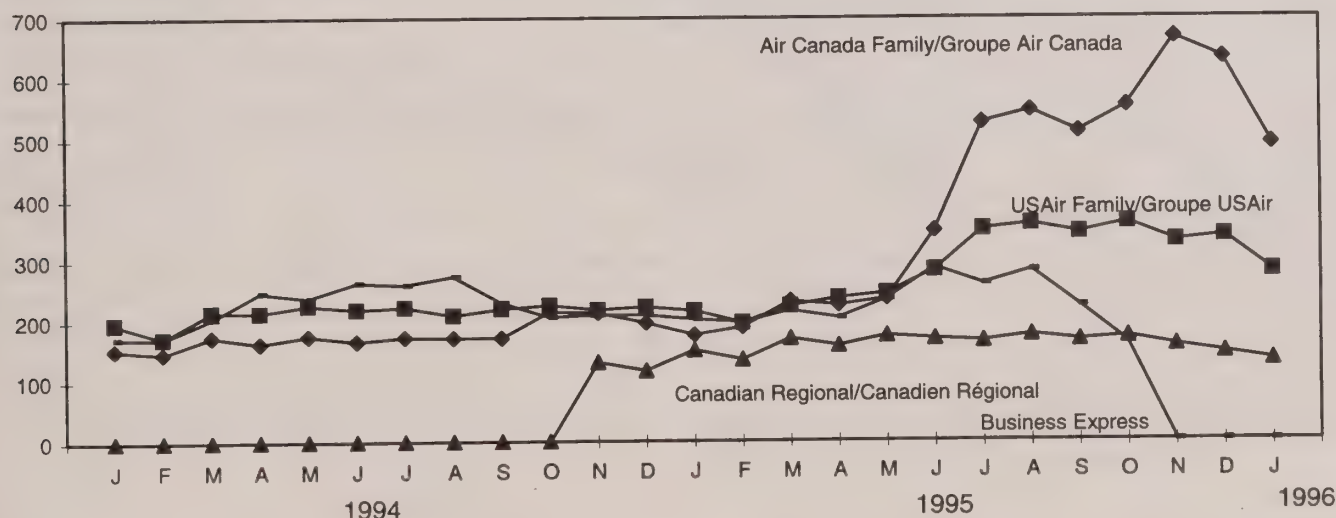
This U.S. market involves three airports, the Washington Dulles International Airport, the Washington National Airport, and the Baltimore/Washington International Airport. As of late in the year 1995, the Toronto Washington/Baltimore route had benefitted greatly from the Canada - U.S. Open Skies Agreement of February 1995. Total flights on the route have risen from 500 per month to over 1,300 in recent months. Jet service began in June 1995, and recently totalled nearly 600.

Air Canada began serving Dulles with its 50 seat Canadair Regional Jet in late 1995. The existing competition was from turboprop aircraft, flown by Canadian Regional and the U.S. carrier Business Express. Business Express ceased to serve the market shortly after Air Canada began. Now both Air Canada and Canadian Regional offer about 150 flights per month.

At Washington National, both Air Canada and USAir began in mid-1995. USAir began primarily with McDonnell Douglas DC9's and now uses mostly Boeing 737's in this market. These aircraft typically fly with 100 or more seats. Air Canada, with their smaller jets serve Washington National more than twice as often as USAir.

Finally, at the Baltimore/Washington International Airport, the competition is between the affiliates of Air Canada and USAir, the two turboprop carriers, Air Ontario and Piedmont. These carriers typically fly over 200 flights per month. The number of flights of the two carriers have been within 10% of each other throughout 1995.

Figure 6.1 Toronto - Washington/Baltimore



For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 6 - ÉTUDE SPÉCIALE

Opérations transfrontalières entre Toronto et Washington/Baltimore des transporteurs aériens canadiens et américains, Janvier 1994 à janvier 1996

Pour les voyageurs qui désirent voyager en avion sans effectuer d'escale entre Toronto et la région de Washington/Baltimore depuis la mi-1995, le groupe Air Canada est devenu le groupe de transporteurs offrant la plupart des services disponibles. (Sur cette route, le groupe comprend Air Canada et Air Ontario.) En janvier 1996, le groupe Air Canada a offert presque 500 vols (au total - dans les deux directions), comparé à 280 vols pour le groupe dont USAir fait la publicité, qui comprend USAir et Piedmont, qui opère sous le nom USAir Express.

Ce marché américain comprend trois aéroports, soit l'aéroport international Washington Dulles, l'aéroport Washington National et l'aéroport international Baltimore/Washington. À compter de décembre 1995, la route Toronto-Washington/Baltimore a profité énormément de l'accord. «Cieux ouverts» survenu en février 1995, entre le Canada et les États-Unis. Le nombre de vols sur cette route est passé de 500 par mois à plus de 1 300 dans les derniers mois. Le service employant les aéronefs à réaction, qui a commencé en juin 1995, totalisait presque 600 vols dans les derniers mois.

Vers la fin de 1995, Air Canada a commencé à desservir l'aéroport Dulles avec son aéronef à réaction Canadair Regional Jet équipé de 50 sièges. La concurrence à ce moment-là se faisait avec des aéronefs à turbopropulseurs, opérés par les lignes aériennes Canadien Régional et par le transporteur américain Business Express. Ce dernier a cessé de desservir le marché peu après les débuts d'Air Canada. Maintenant, Air Canada et les lignes aériennes Canadien Régional offrent environ 150 vols par mois.

À l'aéroport Washington National, Air Canada et USAir ont commencé leurs services à la mi-1995. USAir qui a commencé ses opérations avec les DC9 de McDonnell Douglas, utilise maintenant principalement les aéronefs Boeing 737 dans ce marché. Ces aéronefs opèrent d'habitude avec 100 sièges ou plus. Air Canada dessert l'aéroport Washington National deux fois plus souvent que USAir, avec ses aéronefs à réaction de plus petite taille.

Finalement, à l'aéroport international Baltimore/Washington, ce sont les transporteurs affiliés à Air Canada et à USAir qui sont en concurrence, soit les deux transporteurs à turbopropulseurs - Air Ontario et Piedmont. Ces transporteurs réalisent d'habitude plus de 200 vols par mois chacun. La différence entre le nombre de vols effectués par ces deux transporteurs était de 10% ou moins durant 1995.

Figure 6.1 Toronto - Washington/Baltimore

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

Figure 6.2 Toronto - Washington International (Dulles)

Figure 6.2 Toronto - Washington International (Dulles)

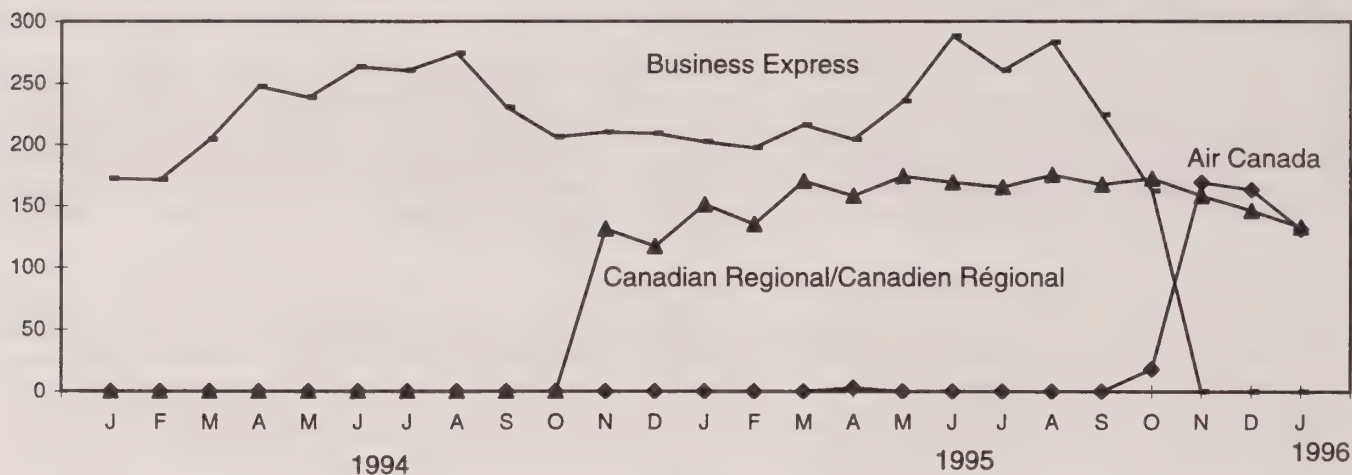


Figure 6.3 Toronto - Washington National

Figure 6.3 Toronto - Washington National

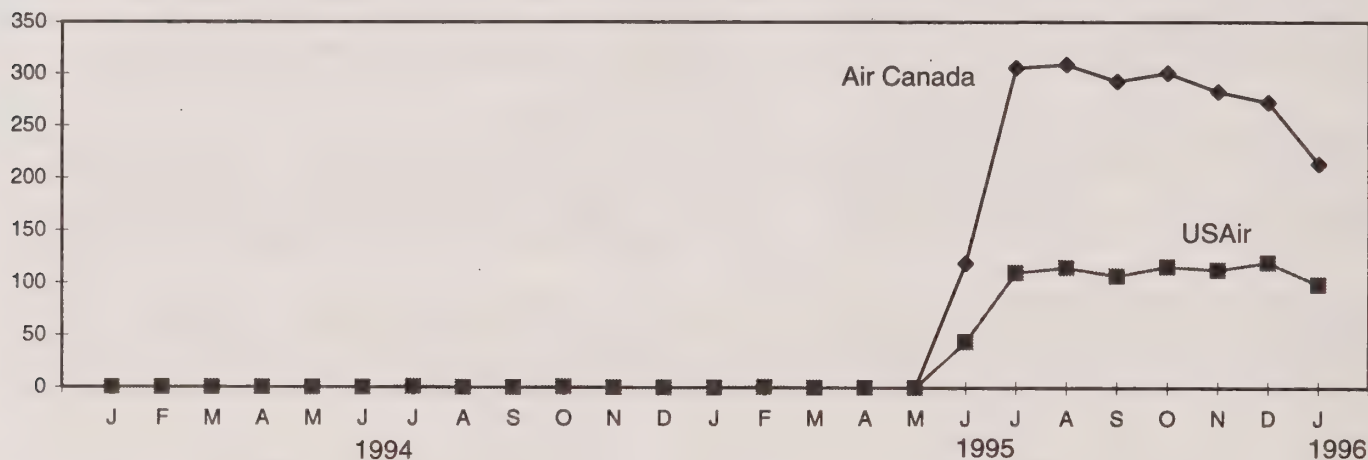
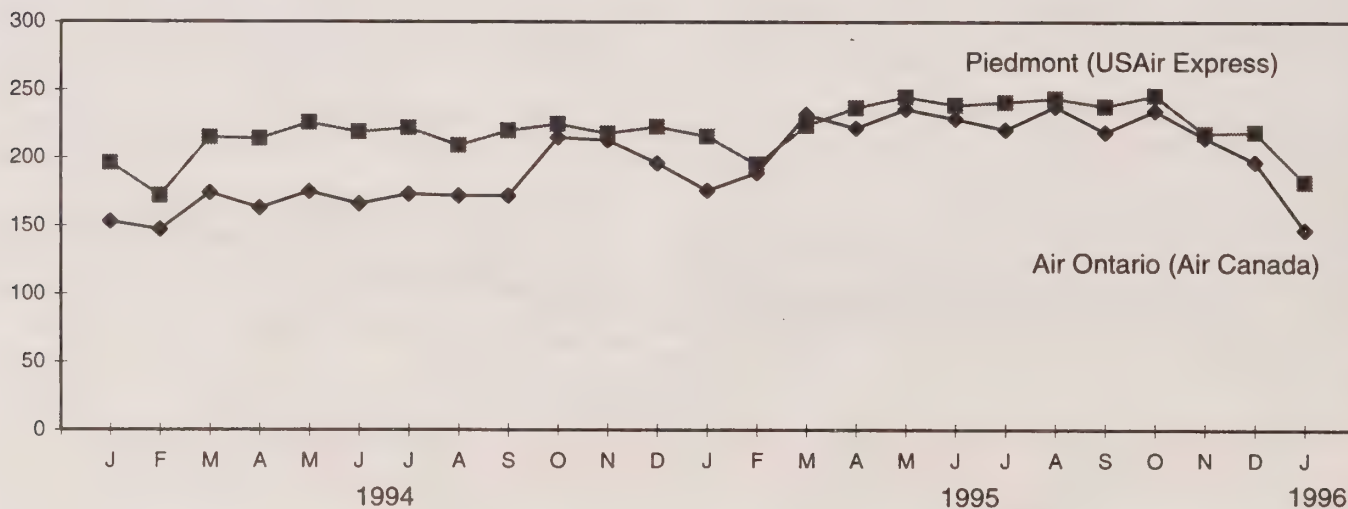


Figure 6.4 Toronto - Baltimore

Figure 6.4 Toronto - Baltimore



For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...	Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...
<ul style="list-style-type: none">• key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;• special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;• two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;• a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.	<ul style="list-style-type: none">• des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;• contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;• deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;• un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.
Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:	Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:
Tricia Trépanier, Director Transportation Division Statistics Canada Jean Talon Building, 12th Floor Tunney's Pasture Ottawa, Ontario K1A 0T6 Telephone: (613) 951-8704 Facsimile: (613) 951-0579 Jim Cain Chief Surface and Marine Transport Section Telephone: (613) 951-0518 Facsimile: (613) 951-0579 Michel Cloutier Chief Surface and Marine Transport Program Telephone: (613) 951-8699 Facsimile: (613) 951-0579 Gord Baldwin Chief Aviation Statistics Centre Telephone: (819) 997-6942 Facsimile: (819) 953-8499	Tricia Trépanier, Directrice Division des transports Statistique Canada 12 ^e étage, immeuble Jean-Talon Parc Tunney Ottawa (Ontario) K1A 0T6 Téléphone: (613) 951-8704 Télécopieur: (613) 951-0579 Jim Cain Chef Section des transports de surface et maritimes Téléphone: (613) 951-0518 Télécopieur: (613) 951-0579 Michel Cloutier Chef Programme des transports de surface et maritimes Téléphone: (613) 951-8699 Télécopieur: (613) 951-0579 Gord Baldwin Chef Centre des statistiques de l'aviation Téléphone: (819) 997-6942 Télécopieur: (819) 953-8499

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre
			États Unis	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Forthcoming, Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., à venir, Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	41.00	50.00	58.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	38.00	46.00	54.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free,
1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans
frais, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du
télécopieur 1-613-951-1584

January 1996

Janvier 1996

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 28, No. 5

Vol. 28, N° 5

HIGHLIGHTS

- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 4% (seasonally adjusted) increase in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in February 1996, while Air Canada grew by 3%. In the international market, Air Canada was operating at a level that was roughly 20% higher than one year earlier, while CAI was about 10% higher.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In March 1996, 45 towered airports reported nearly 423,000 aircraft movements, an increase of 6% over March 1995. Itinerant movements accounted for 65% of total airport activity, while local movements represented 35%.
- Toronto's Lester B. Pearson International Airport remained the busiest in Canada, posting an increase in movements of 10% over the previous year. There were nearly 31 000 movements at this airport in March 1996. Vancouver International Airport was in second position with nearly 27,000 movements, an increase of 9%.
- Preliminary third quarter 1995 unadjusted data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 7% over the previous year.
- In the second quarter of 1995, the average international discount air fare (seasonally adjusted) increased to \$331. However, the increase was not significant compared to the sharp decrease reported in the first quarter.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 4% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées) en février 1996, tandis qu' Air Canada a progressé de 3%. Les opérations d'Air Canada dans le marché international étaient à peu près 20% plus élevées que celles de l'année précédente, alors que celles de LACI étaient d'environ 10% plus élevées.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- En mars 1996, 45 aéroports avec tours de contrôle ont déclaré près de 423 000 mouvements d'aéronefs, ce qui représente une augmentation de 6% par rapport à mars 1995. Les mouvements itinérants comptaient pour 65% de l'activité totale, alors que les mouvements locaux représentaient 35% du total.
- L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto est demeuré le plus actif au Canada, le nombre de mouvements ayant progressé de 10% par rapport à l'année précédente. Il y a eu près de 31 000 mouvements à cet aéroport en mars 1996. L'aéroport international de Vancouver était au deuxième rang avec environ 27 000 mouvements, soit une augmentation de 9%.
- Les données provisoires non désaisonnalisées du troisième trimestre de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 7% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du deuxième trimestre de 1995, le tarif aérien réduit international moyen (désaisonnalisé) a augmenté pour atteindre 331\$. Cependant, cette croissance était peu importante par rapport à la forte baisse enregistrée au cours du premier trimestre.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
February 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux
transporteurs aériens, février 1996 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	February 1996 Février	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1995 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	533	16.1	1 053	12.6	Réguliers - Intérieur
- International	511	48.5	1 015	42.0	- International
- Total	1 044	30.0	2 068	25.3	- Total
Charter	43	-14.7	47	-53.8	Affrètements
Total	1 087	27.4	2 115	20.8	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	739 027	21.4	1 475 791	16.4	Réguliers - Intérieur
- International	1 302 302	43.7	2 677 115	37.1	- International
- Total	2 041 329	34.7	4 152 906	28.9	- Total
Charter	13 221	-91.2	25 370	-91.0	Affrètements
Total	2 054 550	23.3	4 178 275	19.2	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 346 602	19.6	6 962 544	18.3	Réguliers
Charter	16 174	-91.6	34 083	-91.3	Affrètements
Total	3 362 776	12.5	6 996 626	11.5	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	61.0	...	59.7	...	Réguliers %
Charter %	81.7	...	74.4	...	Affrètements %
Total %	61.1	...	59.7	...	Total %
Hours flown	36	20.3	74	18.1	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*
Passengers					
Scheduled - Domestic	388	16.2	763	11.0	Réguliers - Intérieur
- International	246	56.6	500	48.8	- International
- Total	634	29.1	1 263	23.4	- Total
Charter	31	-66.7	62	-66.0	Affrètements
Total	665	13.9	1 325	9.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	574 121	21.9	1 143 891	15.3	Réguliers - Intérieur
- International	1 161 999	27.3	2 399 353	20.5	- International
- Total	1 736 120	25.4	3 543 244	18.8	- Total
Charter	85 794	-58.0	173 397	-57.0	Affrètements
Total	1 821 914	14.7	3 716 642	9.8	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 760 355	17.7	5 639 214	13.5	Réguliers
Charter	106 468	-59.7	224 029	-59.9	Affrètements
Total	2 866 823	9.8	5 863 243	6.3	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	62.9	...	62.8	...	Réguliers %
Charter %	80.6	...	77.4	...	Affrètements %
Total %	63.6	...	63.4	...	Total %
Hours flown	24	4.1	49	2.3	Heures de vol

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 4% (seasonally adjusted) increase in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in February 1996, while Air Canada grew by 3%. (The table above contains raw data.) In the international market, Air Canada was operating at a level that was roughly 20% higher than one year earlier, while CAI was about 10% higher.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols des grands voyageurs effectués en échange de points".

Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 4% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées) en février 1996, tandis qu' Air Canada a progressé de 3%. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Les opérations d'Air Canada dans le marché international étaient à peu près 20% plus élevées que celles de l'année précédente, alors que celles de LACI étaient d'environ 10% plus élevées.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLE 2.1

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-II,
July-September 1995

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-II, Juillet-septembre 1995

	Total		Level IA		Levels IB - II	
	1995	Change Variation	Niveau IA		Niveaux IB - II	
			1995	Change Variation	1995	Change Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	22	4.8	2	-	20	5.3
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	2 102 934	12.7	1 809 180	13.3	293 754	9.3
Passengers - Passagers	1 927 580	12.3	1 662 570	13.2	265 010	7.0
Freight - Marchandises	175 354	17.7	146 609	14.6	28 745	36.6
Charter services - Services d'affrètement	298 145	40.9	19 133	-12.9	279 012	47.1
Passengers - Passagers	280 582	42.8	19 061	-12.8	261 520	49.8
Freight - Marchandises	17 563	15.2	72	-44.2	17 491	15.7
Other flying services - Autres services aériens	8 917	66.1	-	...	8 917	66.1
Subsidies - Subvention d'exploitation	230	...	-	...	230	...
Incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien	85 673	55.1	70 724	60.5	14 949	33.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 495 899	16.7	1 899 037	14.2	596 862	25.6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance ground property and equipment - Frais d'entretien biens et équipement au sol	49 488	26.5	45 723	28.0	3 766	10.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	739 030	14.9	526 137	12.9	212 893	20.2
Maintenance flight equipment - Frais d'entretien équipements de vol	221 469	13.7	128 127	6.0	93 342	26.3
General services and administration - Services généraux et administration	1 033 746	18.5	842 382	15.7	191 364	32.4
Depreciation - Dépréciation	79 558	3.8	59 176	-1.2	20 381	21.4
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 123 292	16.3	1 601 546	13.6	521 746	25.5
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	372 608	19.3	297 491	17.6	75 117	26.6
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses) net - Gains (pertes) de capital nets	56 931	97.3	56 409	96.9	522	141.9
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	24 322	-9.9	22 456	-14.4	1 866	146.2
Interest expenses - Intérêts versés	101 854	4.9	85 766	8.9	16 088	-12.1
Miscellaneous non-operating income (expenses) net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation nets	19 350	342.6	-14 969	588.0	-4 381	99.5
Total non-operating income (expenses) net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation nets	-39 952	-12.4	-21 869	-16.1	-18 082	-7.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	332 656	24.8	275 622	21.5	57 034	43.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	23 560	46.1	1 124	18.6	22 436	47.8
Net income (loss) - Revenu (perte) net	309 096	23.4	274 497	21.5	34 599	40.6

Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

For more information, please contact Robert Lund (19-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.2

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA,
July-September 1995

TABLE 2.2

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens du
niveau IA, Juillet-septembre 1995

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
	Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
	1994	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	868 086	1 009 141	16.2	729 019	800 039	9.7
- Passengers - Passagers	801 765	930 383	16.0	667 456	732 187	9.7
- Goods - Marchandises	66 321	78 758	18.8	61 563	67 852	10.2
Charter services - Services d'affrètement	8 964	3 065	-65.8	13 016	16 069	23.5
- Passengers - Passagers	8 835	2 993	-66.1	13 016	16 069	23.5
- Goods - Marchandises	129	72	-44.2	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subvention d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	23 811	37 103	55.8	20 252	33 621	66.0
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	900 861	1 049 308	16.5	762 286	849 728	11.5
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	27 079	35 258	30.2	8 628	10 465	21.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	251 876	294 055	16.7	213 989	232 082	8.5
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	66 988	90 435	35.0	53 889	37 692	-30.1
General services and administration - Services généraux et administration	386 620	424 984	9.9	341 327	417 398	22.3
Depreciation - Dépréciation	29 509	29 474	-0.1	30 360	29 703	-2.2
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	762 072	874 206	14.7	648 193	727 340	12.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	138 790	175 103	26.2	114 093	122 388	7.3
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	8 489	58 546	105.5	155	-2 137	...
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	17 175	21 826	27.1	--	630	-93.1
Interest expenses - Intérêts versés	55 586	65 748	18.3	23 191	20 018	-13.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	5 815	-9 385	...	-7 991	-5 584	-30.1
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	-4 107	5 240	...	-21 957	-27 109	23.5
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	134 682	180 342	33.9	92 136	95 279	3.4
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	630	755	19.9	318	369	16.0
Net income (loss) - Revenu (perte) net	134 052	179 587	34.0	91 818	94 910	3.4

BLE 2.3

TABLE 2.3

arterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air
riers, Levels I-II, July-September 1995

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs
aériens canadiens des niveaux I-II, Juillet-septembre 1995

		Total		Level IA		Levels IB - II	
		1995	Change Variation %	Niveau IA		Niveaux IB - II	
				1995	Change Variation %	1995	Change Variation %
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		22	4.8	2	-	20	5.3
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, salaires et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	5 020	15.7	2 671	9.5	2 349	23.6
Salaries and wages - Salaires et paiements	\$,000	120 193	19.3	85 744	16.1	34 449	27.8
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	8 026	9.0	5 897	6.3	2 129	17.4
Salaries and wages - Salaires et paiements	\$,000	75 482	13.5	58 394	7.8	17 088	38.3
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	3 007	-7.8	1 570	-12.7	1 437	-1.7
Salaries and wages - Salaires et paiements	\$,000	41 931	2.0	28 023	0.0	13 908	6.2
Maintenance labour - Main d'oeuvre entretien	No.-Nbre	8 801	15.8	6 951	13.5	1 850	25.2
Salaries and wages - Salaires et paiements	\$,000	92 002	14.0	72 061	10.2	19 940	30.1
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	14 661	5.8	12 910	3.7	1 751	24.9
Salaries and wages - Salaires et paiements	\$,000	120 181	-2.7	106 594	-5.4	13 587	25.7
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	4 046	-4.0	3 892	-5.4	154	52.5
Salaries and wages - Salaires et paiements	\$,000	29 712	1.7	28 442	0.1	1 271	54.6
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	43 561	7.2	33 891	4.4	9 670	18.5
Salaries and wages - Salaires et paiements	\$,000	479 500	8.5	379 258	4.6	100 243	26.3
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	1 292 412	15.9	970 306	10.6	322 106	35.3
Cost - Coût	\$'000	332 690	14.8	241 731	8.6	90 959	35.0
Gasoline - Essence	L'000	1 196	...	-	...	1 196	...
Cost - Coût	\$'000	667	...	-	...	667	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	116	-43.0	85	-48.4	31	-20.1
Cost - Coût	\$'000	712	-44.7	482	-52.2	230	-17.8
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	3	...	-	...	3	...
Cost - Coût	\$'000	12	...	-	...	12	...

Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

For more information, please contact Robert Lund (19-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.4

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air
Carriers, Level IA, July-September 1995

TABLE 2.4

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs
aériens canadiens du niveau IA, Juillet-septembre
1995

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
		Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
		1994	1995	Change 1995/1994 Variation %	1994	1995	Change 1995/1994 Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	1 241	1 447	16.6	1 198	1 224	2.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	36 901	44 951	21.8	36 936	40 792	10.4
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	3 052	3 284	7.6	2 497	2 613	4.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	26 426	27 747	5.0	27 740	30 648	10.5
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	158	174	10.1	1 641	1 396	-14.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	4 457	5 741	28.8	23 575	22 281	-5.5
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	3 444	4 058	17.8	2 681	2 893	7.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	33 222	40 244	21.1	32 165	31 817	-1.1
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	8 137	8 501	4.5	4 314	4 409	2.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	65 841	60 320	-8.4	46 890	46 274	-1.3
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	2 286	2 400	5.0	1 828	1 492	-18.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	12 351	13 263	7.4	16 057	15 178	-5.5
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	18 318	19 864	8.4	14 159	14 027	-0.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	179 198	192 267	7.3	183 364	186 991	2.0
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	497 625	550 474	10.6	379 400	419 832	10.7
Cost - Coût	\$'000	121 709	129 997	6.8	100 850	111 734	10.8
Gasoline - Essence	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	50	53	6.1	115	33	-71.8
Cost - Coût	\$'000	262	286	9.1	747	196	-73.7
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

al Aircraft Movements at Transport Canada Towered
ports, by Class of Operation, March 1996 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de
contrôle de Transports Canada, par classe de vols, mars 1996
(données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March	March	Change	March 1996	March 1996
March		1995	1996	March	Itinerant	Local
1996				1996/1995		
Rank				Variation	Itinérants	Locaux
Mars	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Mars	Mars	Mars 1996	Mars 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	28,034	30,899	10.2	30,885	14
2.	Vancouver Intl BC	24,549	26,701	8.8	26,701	-
3.	Calgary Intl AB	19,741	20,005	1.3	18,612	1,393
4.	Montréal/St Hubert QC	18,008	18,683	3.7	9,215	9,468
5.	Montréal/Dorval Intl QC	16,782	17,173	2.3	17,173	-
6.	Boundary Bay BC	14,040	16,121	14.8	5,793	10,328
7.	Victoria Intl BC	14,806	15,158	2.4	9,386	5,772
8.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,814	14,335	11.9	10,779	3,556
9.	Toronto/Buttonville ON	11,633	12,652	8.8	6,376	6,276
10.	Winnipeg Intl MB	12,294	12,556	2.1	10,000	2,556
11.	Abbotsford BC	13,225	12,078	-8.7	4,422	7,656
12.	Halifax Intl NS	11,496	11,792	2.6	8,360	3,432
13.	Toronto City Centre ON	10,272	11,062	7.7	5,662	5,400
14.	Québec/Jean Lesage Intl QC	9,550	10,524	10.2	7,932	2,592
15.	Calgary/Springbank AB	12,522	10,417	-16.8	3,337	7,080
16.	London ON	8,903	10,331	16.0	5,807	4,524
17.	Thunder Bay ON	6,731	9,734	44.6	4,314	5,420
18.	Edmonton Mun AB	9,460	8,594	-9.2	8,456	138
19.	Sudbury ON	7,008	8,474	20.9	3,150	5,324
20.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	6,256	8,447	35.0	5,015	3,432
21.	Hamilton ON	9,721	8,175	-15.9	3,929	4,246
22.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,050	8,031	13.9	3,445	4,586
23.	Edmonton/Villeneuve AB	8,168	7,823	-4.2	1,072	6,751
24.	Chicoutimi/St Honoré QC	7,131	7,759	8.8	3,087	4,672
25.	Oshawa ON	6,543	7,489	14.5	3,285	4,204
26.	Pitt Meadows BC	6,699	7,230	7.9	2,588	4,642
27.	Langley BC	4,374	6,642	51.9	2,008	4,634
28.	Winnipeg/St Andrews MB	5,585	6,572	17.7	1,756	4,816
29.	Moncton NB	5,960	6,461	8.4	4,081	2,380
30.	Sault Ste Marie ON	5,658	6,417	13.4	2,839	3,578
31.	Edmonton Intl AB	6,402	6,102	-4.7	5,738	364
32.	Regina SK	5,113	5,503	7.6	4,127	1,376
33.	Kelowna BC	4,588	5,193	13.2	3,537	1,656
34.	Windsor ON	5,285	5,098	-3.5	2,384	2,714
35.	North Bay ON	5,411	5,061	-6.5	2,434	2,627
36.	Yellowknife NT	4,862	4,774	-1.8	2,854	1,920
37.	Prince George BC	4,724	4,551	-3.7	2,948	1,603
38.	Vancouver Harbour BC	4,671	4,543	-2.7	3,793	750
39.	St John's NF	4,141	4,488	8.4	3,408	1,080
40.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,732	4,048	-14.5	3,527	521
41.	Gander Intl NF	4,217	3,506	-16.9	2,564	942
42.	Whitehorse YT	4,033	3,298	-18.2	1,494	1,804
43.	St-Jean QC	2,525	3,013	19.3	1,271	1,742
44.	Sept-Iles QC	3,525	2,972	-15.7	2,420	552
45.	Val-d'Or QC	1,776	2,400	35.1	1,638	762
	Total (45)	401,018	422,885	5.5	273,602	149,283

For more information, please contact Andrea Mathieson
19-997-6190).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 - TABLE 4.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter 1995 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, troisième trimestre de 1995 (données provisoires)

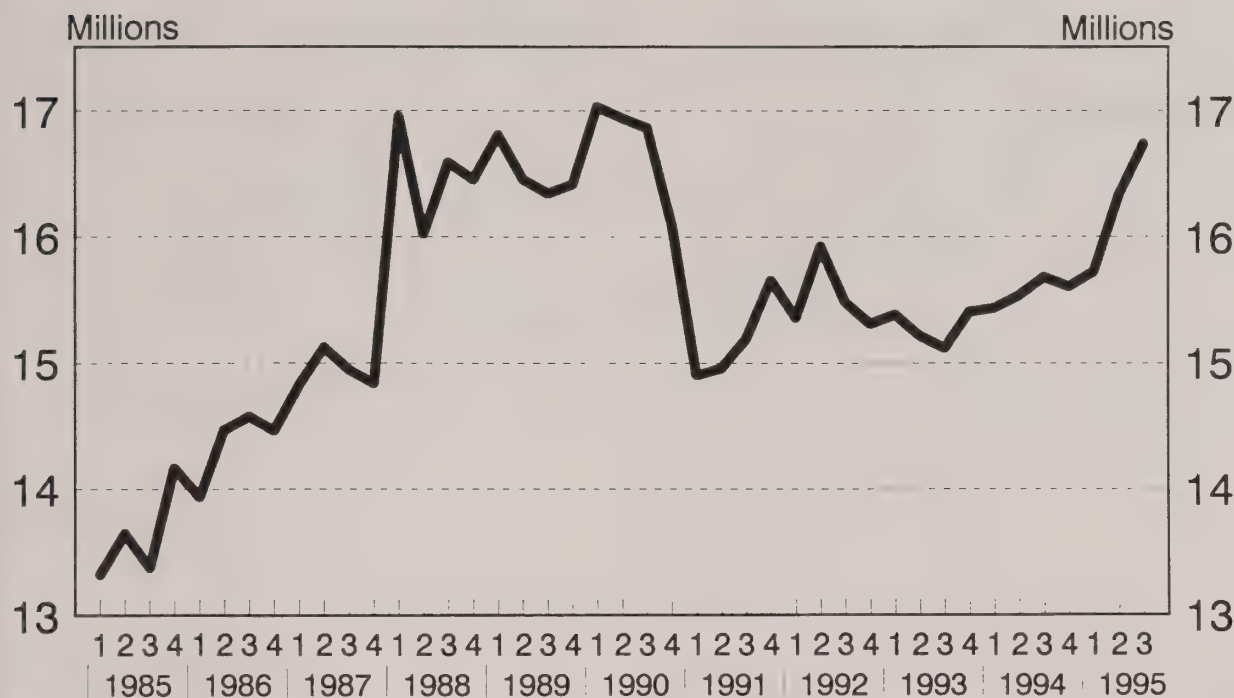
Rank Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Third Quarter 1995/1994
Rang Aéroports	Principaux services réguliers	Services régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation troisième trimestre
		No.-Nbre			%
1. Toronto/LB Pearson Intl ON	4,746,457	382,924	979,604	6,108,985	7.1
2. Vancouver Intl BC	2,820,647	360,330	352,330	3,533,307	11.1
3. Calgary Intl AB	1,416,458	120,655	128,522	1,665,635	15.6
4. Montréal/Dorval Intl QC	1,214,063	268,429	47,140	1,529,632	3.7
5. Montréal/Mirabel Intl QC	448,484	5,207	317,111	770,802	5.3
6. Halifax Intl NS	390,068	267,664	48,201	705,933	-1.8
7. Winnipeg Intl MB	518,970	62,739	41,646	623,355	6.7
8. Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	477,415	77,967	9,343	564,725	-2.8
9. Edmonton Intl AB	413,294	52,385	58,286	523,965	4.6
10. Victoria Intl BC	105,229	89,468	17,488	212,185	6.4
11. St John's NF	104,922	67,129	23,418	195,469	0.2
12. Edmonton Mun AB	140,035	36,355	-	176,390	6.8
13. Quebec/Jean Lesage Intl QC	25,526	107,785	29,370	162,681	10.7
14. Saskatoon/JG Diefenbaker SK	108,080	32,496	5,706	146,282	18.9
15. Regina SK	110,635	7,007	12,528	130,170	6.6
16. Thunder Bay ON	73,313	36,626	3,682	113,621	7.8
17. Kelowna BC	43,166	30,868	8,689	82,723	22.9
18. London ON	-	76,653	2,852	79,505	26.6
19. Charlottetown PE	10,950	51,042	4,874	66,866	-1.6
20. Yellowknife NT	21,717	39,088	-	60,805	3.7
21. Moncton NB	20,062	35,049	2,445	57,556	-2.0
22. Prince George BC	33,328	22,901	-	56,229	-2.4
23. Fredericton NB	18,821	31,883	1,430	52,134	2.2
24. Windsor ON	-	49,083	2,643	51,726	15.3
25. Saint John NB	17,761	30,917	1,111	49,789	0.8
26. Sudbury ON	-	44,307	113	44,420	8.2
27. Whitehorse YT	38,422	4,685	222	43,329	9.2
28. Vancouver Harbour BC	-	41,367	-	41,367	15.9
29. Sydney NS	-	36,539	4,635	41,174	-0.6
30. Sault Ste Marie ON	-	40,075	78	40,153	1.6
31. Deer Lake NF	3,610	36,012	-	39,622	-0.3
32. Victoria Harbour BC	-	37,363	-	37,363	-7.2
33. Nanaimo BC	16,376	17,953	-	34,329	8.3
34. Timmins ON	-	32,971	-	32,971	-1.8
35. Toronto City Centre ON	-	31,477	100	31,577	18.9
36. Prince Rupert BC	13,960	15,309	-	29,269	-1.5
37. Gander Intl NF	-	23,393	4,809	28,202	-0.8
38. Thompson MB	8,904	19,268	-	28,172	26.7
39. Kamloops BC	14,772	10,975	-	25,747	6.9
40. Goose Bay NF	3,446	21,109	1,089	25,644	6.0
41. Sept-Îles QC	-	25,082	-	25,082	6.5
42. Grande Prairie AB	15,230	9,143	-	24,373	28.7
43. Terrace BC	17,138	6,421	-	23,559	-11.6
44. Campbell River BC	11,135	11,762	83	22,980	8.2
45. Iqaluit NT	5,533	16,638	313	22,484	5.4
46. Castlegar BC	13,040	8,636	-	21,676	10.9
47. Penticton BC	11,768	8,057	2	19,827	6.5
48. Cranbrook BC	12,964	6,842	-	19,806	12.3
49. Sioux Lookout ON	-	18,469	-	18,469	4.1
50. North Bay ON	-	17,944	-	17,944	4.0
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	13,465,699	2,884,447	2,109,863	18,460,009	7.4
Total Canada	13,617,193	3,443,194	2,117,722	19,178,109	7.3

For further information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

Figure 4.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 4.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Preliminary third quarter 1995 unadjusted data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 7.3% over the previous year. Traffic was up on sectors as follows: domestic 6.9% (782,247 passengers), transborder 9.4% (338,768 passengers) and other international 6.0% (176,149 passengers).

Major Charter Services traffic was up by 11.1% with the largest increase occurring on the domestic sector (17.2%, 143,080 passengers). Other international volume also had an appreciable increase with 111,736 additional passengers (13.8%). However, transborder traffic decreased by 16.3% mostly due to routes changing from charter operations to scheduled operations as a result of the Open Skies agreement.

Overall, scheduled services were up 6.8%. Domestic, transborder and other international traffic increased by 6.1%, 11.5% and 3.0% respectively. Major Scheduled Services volume increased by 216,623 passengers while Regional and Local Scheduled Services declined by 131,279 passengers.

The effects of the Open Skies Agreement signed in February, 1995 are evident. Transborder volume on Major Scheduled Services was up 13.7% from the third quarter of 1994. However, increased capacity outweighed increased traffic as shown by the average arriving/departing transborder load factor on Major Scheduled Services which decreased from .634 during the third quarter of 1994 to .604 for the third quarter of 1995.

Figure 5.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the second quarter and the third quarter of 1995. This increase would translate to a 10.2% average annual increase. As the graph shows, the traffic is back to pre-recession level for the first time.

For further information, please contact Rolf Hakka (319-953-3347).

Statistics Canada Cat. 51-004

Les données provisoires non désaisonnalisées du troisième trimestre de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 7,3% par rapport à l'année précédente. Le trafic de passagers était à la hausse dans tous les secteurs, soit: intérieur 6,9% (782 247 passagers), transfrontalier 9,4% (338 768 passagers) et autre international 6,0% (176 149 passagers).

Le trafic des principaux services d'affrètement était en hausse de 11,1%. C'est le secteur intérieur qui a le plus contribué à cette hausse (17,2%, 143 080 passagers). Le volume du secteur autre international a également enregistré une augmentation appréciable avec 111 736 passagers de plus (13,8%). Cependant, le trafic transfrontalier a diminué de 16,3%. Cette baisse fut principalement causée par le déplacement des opérations d'affrètement vers des opérations régulières résultant de l'Accord «Cielles ouverts».

Dans l'ensemble, les services réguliers étaient en hausse de 6,8%. Le trafic des secteurs intérieur, transfrontalier et autre international a augmenté de 6,1%, 11,5% et 3,0% respectivement. Le volume des principaux services réguliers a augmenté de 121 623 passagers, tandis que le volume des services réguliers régionaux et locaux était en baisse de 131 279 passagers.

Les effets de l'Accord «Cielles ouverts» signé en février 1995 sont évidents. Le volume des principaux services réguliers dans le secteur transfrontalier a progressé de 13,7% par rapport au troisième trimestre de 1994. Cependant, la capacité accrue a surpassé la hausse de trafic, tel que démontré par le coefficient de remplissage moyen des arrivées/départs transfrontaliers des principaux services réguliers. Celui-ci est passé de 0,634 durant le troisième trimestre de 1994 à 0,604 durant le troisième trimestre de 1995.

La figure 5.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une augmentation entre le deuxième trimestre et le troisième trimestre de 1995. Cette augmentation peut se traduire en une augmentation annuelle moyenne de 10,2%. Tel que démontré dans cette figure, le trafic est retourné au niveau précédant la récession pour la première fois.

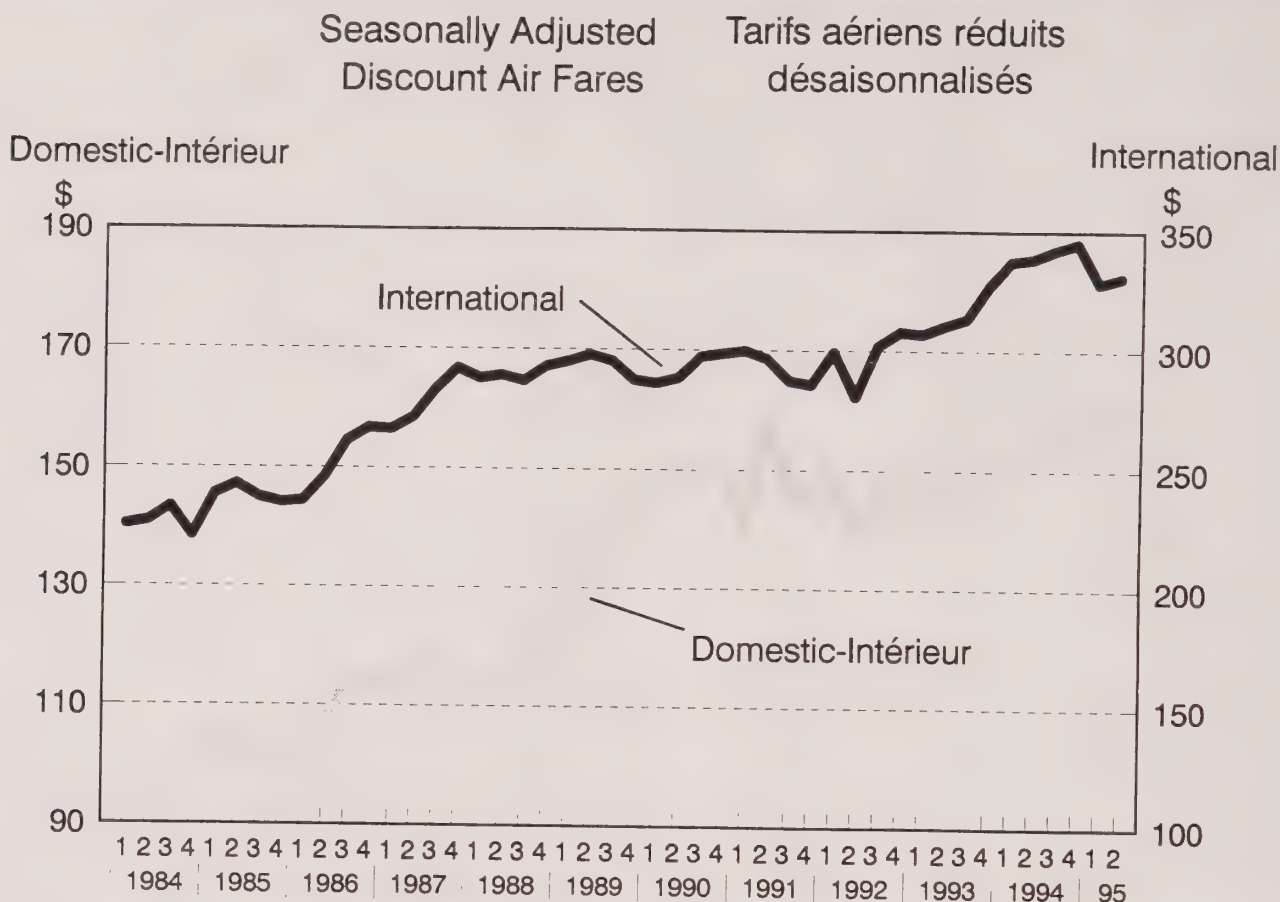
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (819-997-0198).

Section 5 - FIGURE 5.1

Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares (Coupon Origin and Destination Basis) - First Quarter 1984 to Second Quarter 1995 (1995 Preliminary Data)

SECTION 5 - FIGURE 5.1

Tarifs aériens réduits moyens désaisonnalisés (sur la base de l'origine et la destination du volet) - Premier trimestre de 1984 au deuxième trimestre de 1995 (données provisoires pour 1995)



In the second quarter of 1995, the average domestic discount air fare (seasonally adjusted) decreased slightly to \$157.7 (coupon origin and destination basis). This represented a decrease of 1.6% from the record level of \$160.3¹ in the first quarter of 1995, but was the second highest figure recorded since 1983. It was up 3.5% from \$152.4 in the second quarter of the previous year.

The average domestic discount air fare (seasonally adjusted) has increased five times in the last seven quarters, and decreased twice.

In the second quarter of 1995, the average international discount air fare (seasonally adjusted) increased from the first quarter by 0.8%, to \$330.8. However, the increase was not significant compared to the large decrease reported in the first quarter. Fares were still 2.3% below the second quarter fare of the previous year, and 3.0% below the 1994 annual average discount fare of \$341.

The second quarter of 1995 was the first to be entirely under the terms of the Open Skies Agreement with the USA, which allowed more transborder services. Many introductory seat sales on new transborder services in March were ended during the second quarter, which was reflected in the slight increase in the seasonally adjusted international fares. The overall level of the fares, however, remained well below the 1994 average.

For further information, please contact B. Snider (819-997-6189).

Au cours du deuxième trimestre de 1995, le tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) a diminué légèrement pour s'établir à 157,7\$ (sur la base de l'origine et la destination du volet). Ceci représente une diminution de 1,6% par rapport au niveau record de 160,3\$¹ enregistré au cours du premier trimestre de 1995, mais il demeure le deuxième plus haut niveau jamais enregistré depuis 1983. Il s'agit d'une hausse de 3,5% par rapport au tarif de 152,4\$ atteint au cours du deuxième trimestre de 1994.

Le tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) a augmenté cinq fois au cours des sept derniers trimestres et il a diminué deux fois.

Au cours du deuxième trimestre de 1995, le tarif aérien réduit international moyen (désaisonnalisé) a augmenté de 0,8% par rapport au premier trimestre pour atteindre 330,8\$. Cependant, cette croissance était peu importante par rapport à la forte baisse enregistrée au cours du premier trimestre. Les tarifs étaient encore 2,3% inférieurs au tarif moyen du deuxième trimestre de 1994, et 3,0% inférieurs au tarif aérien moyen annuel de 341\$ observé en 1994.

Le deuxième trimestre de 1995 a été le premier trimestre au cours duquel les termes de l'accord «Cielles ouverts» avec les États-Unis furent entièrement appliqués, ce qui a favorisé l'accroissement des services transfrontaliers. Plusieurs tarifs promotionnels offerts en mars sur les nouveaux services transfrontaliers ont pris fin au cours du deuxième trimestre de 1995, ce qui a entraîné une légère hausse des tarifs internationaux désaisonnalisés. Le niveau général des tarifs est, toutefois, demeuré bien en-deçà de la moyenne de 1994.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED
ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chief
Surface and Marine Transport Program

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chef
Programme des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'Industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre
			États Unis	Autres	
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Forthcoming, Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., à venir, Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	41.00	50.00	58.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	38.00	46.00	54.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free,
1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans
frais, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du
télécopieur 1-613-951-1584

January 1996

Janvier 1996

Lacking Vol. 28, no.6

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 7

Vol. 28, N° 7

HIGHLIGHTS

- After two months of increases, Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a decrease of 7% in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes. Air Canada grew by 1% in April 1996. Air Canada's operations in the international market are roughly 25% greater than in early 1995, before the new Canadian bilateral air agreement with the United States. CAI is 10% larger on international routes than in early 1995.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In April 1996, 45 towered airports in Canada reported 395,585 aircraft movements, an increase of 2% compared to April 1995. The top three airports recorded double-digit traffic increases which offset lower levels of activity, mainly local movements, at smaller airports. Toronto/LB Pearson International, Vancouver International and Calgary International posted increases of 12%, 11% and 19%, respectively.
- During the fourth quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 10% compared to the fourth quarter of 1994.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- Après deux mois d'augmentations consécutives, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 7% au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées). En avril 1996, Air Canada a progressé de 1%. Ses opérations dans le marché international sont à peu près de 25% plus importantes que celles réalisées au début de 1995, avant la conclusion de l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis. Les opérations sur des routes internationales de LACI sont de 10% plus importantes que celles effectuées au début de 1995.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- En avril 1996, 45 aéroports au Canada avec tours de contrôle ont déclaré 395 585 mouvements d'aéronefs, soit une augmentation de 2% par rapport à avril 1995. Les trois aéroports les plus importants ont enregistré des augmentations supérieures à 10%, qui ont compensé pour les niveaux d'activité plus bas, surtout les mouvements locaux, aux aéroports plus petits. Les aéroports Toronto/LB Pearson International, Vancouver International et Calgary International ont déclaré des augmentations de 12%, 11% et 19% respectivement.
- Durant le quatrième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 10% comparativement au quatrième trimestre de 1994.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, April 1996 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	April	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date
	1996		1996	
	Avril	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative
	'000	%	'000	%
Air Canada				
Passengers				
Scheduled - Domestic	568	7.0	2 206	10.0
- International	548	29.9	2 169	37.2
- Total	1 116	17.1	4 375	22.0
Charter	3	-92.6	16	-91.7
Total	1 119	13.3	4 391	16.2
Passenger-kilometres				
Scheduled - Domestic	800 824	7.9	3 114 134	13.5
- International	1 447 751	29.1	5 722 914	34.8
- Total	2 248 575	20.7	8 837 048	26.5
Charter	5 156	-94.3	44 617	-91.5
Total	2 253 732	15.3	8 881 665	18.3
Available Seat-kilometres				
Scheduled	3 648 502	16.7	14 255 980	17.2
Charter	7 187	-94.9	59 678	-91.9
Total	3 655 689	11.9	14 315 657	11.0
Load Factors				
Scheduled %	61.6	...	62.0	...
Charter %	71.7	...	74.8	...
Total %	61.7	...	62.0	...
Hours flown	38	14.3	151	17.0
Canadian Airlines Intl Ltd*				
Passengers				
Scheduled - Domestic	411	7.7	1 601	9.5
- International	257	40.8	1 056	48.8
- Total	668	18.4	2 657	22.4
Charter	23	76.7	123	-68.1
Total	690	4.5	2 780	8.7
Passenger-kilometres				
Scheduled - Domestic	614 050	8.4	2 417 883	13.6
- International	1 289 414	17.7	5 147 276	22.7
- Total	1 903 464	14.5	7 565 159	19.7
Charter	59 393	-69.5	338 814	-58.5
Total	1 962 857	5.7	7 903 973	10.7
Available Seat-kilometres				
Scheduled	2 792 160	12.2	11 345 486	12.7
Charter	72 540	-63.7	420 533	-58.7
Total	2 864 700	6.5	11 766 019	6.1
Load Factors				
Scheduled %	68.2	...	66.7	...
Charter %	81.9	...	80.6	...
Total %	68.5	...	67.2	...
Hours flown	24	4.5	99	2.8

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

After two months of increases, Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a decrease of 7% (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes. Air Canada grew by 1% in April 1996. (The table above contains raw data.) Air Canada's operations in the international market are roughly 25% greater than in early 1995, before the new Canadian bilateral air agreement with the United States. CAI is 10% larger on international routes than in early 1995.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens, avril 1996 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	Year-to-Date	Change Year-to-Date
	1996	
	Cumulatif	Variation cumulative
	'000	%
Air Canada		
Passagers		
Réguliers - Intérieur		
- International		
- Total		
Affrètements		
Total		
Passagers-kilomètres		
Réguliers - Intérieur		
- International		
- Total		
Affrètements		
Total		
Sièges-kilomètres disponibles		
Réguliers		
Affrètements		
Total		
Coefficients de remplissage		
Réguliers %		
Affrètements %		
Total %		
Heures de vol		
Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*		
Réguliers - Intérieur		
- International		
- Total		
Affrètements		
Total		
Passagers-kilomètres		
Réguliers - Intérieur		
- International		
- Total		
Affrètements		
Total		
Sièges-kilomètres disponibles		
Réguliers		
Affrètements		
Total		
Coefficients de remplissage		
Réguliers %		
Affrètements %		
Total %		
Heures de vol		

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols des grands voyageurs effectués en échange de points".

Après deux mois d'augmentations consécutives, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 7% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées). En avril 1996, Air Canada a progressé de 1%. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Ses opérations dans le marché international sont à peu près de 25% plus importantes que celles réalisées au début de 1995, avant la conclusion de l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis. Les opérations sur des routes internationales de LACI sont de 10% plus importantes que celles effectuées au début de 1995.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I & II,
October-December 1995

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux
I & II, Octobre-décembre 1995

		Total		Level IA		Levels IB-II	
				Niveau IA		Niveaux IB-II	
		Change		Change		Change	
		1995	Variation	1995	Variation	1995	Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		22	4.8	2	0.0	20	5.3
Passengers - Passagers		7 824	13.6	4 969	9.9	2 855	20.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	160 352	10.5	102 027	-0.6	58 325	37.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		14 978 518	13.3	11 515 635	10.2	3 462 883	25.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 497 852	13.3	1 151 564	10.2	346 288	25.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		521 280	9.8	463 931	8.2	57 349	24.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 019 132	12.4	1 615 495	9.6	403 637	25.1
Hours flown - Heures de vol		340	14.9	183	12.1	157	18.4
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		6 834	14.8	4 872	15.3	1 963	13.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	128 830	11.5	101 936	-0.1	26 894	99.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		12 205 314	15.0	11 273 463	14.9	931 851	16.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 220 531	15.0	1 127 346	14.9	93 185	16.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		483 344	11.3	463 750	8.8	19 594	145.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 703 876	13.9	1 591 097	13.0	112 779	28.1
Hours flown - Heures de vol		305	16.2	180	16.5	126	15.7
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		989	5.8	97	-67.2	893	39.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	31 521	6.5	91	-84.8	31 430	8.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		2 773 204	6.5	242 173	-61.9	2 531 032	28.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		277 320	6.5	24 217	-61.9	253 103	28.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		37 936	-5.6	181	-91.9	37 755	-0.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		315 257	4.9	24 398	-62.9	290 858	23.9
Hours flown - Heures de vol		35	4.8	4	-60.4	31	30.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.2

Operating Statistics by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I & II, October-December 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.2

Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I & II, Octobre-décembre 1995

		Domestic		Transborder		Other International	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		Change		Change		Change	
		1995		1995		1995	
		Variation		Variation		Variation	
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		4 960	11.3	1 655	19.4	1 208	15.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	91 055	10.7	20 862	16.3	48 435	7.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 514 856	10.6	2 993 580	17.1	6 470 081	14.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		551 486	10.6	299 358	17.1	647 008	14.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		139 484	6.5	50 271	0.0	331 526	13.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		690 969	9.7	349 629	14.3	978 534	13.7
Hours flown - Heures de vol		219	9.7	70	40.1	51	10.3
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		4 686	10.0	1 329	36.9	820	13.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	67 666	15.0	13 466	8.8	47 698	7.7
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 971 350	9.4	2 201 946	37.6	5 032 018	12.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		497 135	9.4	220 195	37.6	503 202	12.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		111 626	7.8	42 394	8.0	329 324	12.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		608 761	9.1	262 588	31.8	832 526	12.7
Hours flown - Heures de vol		203	8.3	62	62.0	40	8.7
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		274	40.6	327	-21.4	389	19.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	23 388	0.0	7 396	33.0	737	11.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		543 507	22.2	791 635	-17.3	1 438 063	19.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		54 351	22.2	79 163	-17.3	143 806	19.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		27 857	1.5	7 877	-28.5	2 202	25.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		82 208	14.3	87 041	-18.4	146 008	19.8
Hours flown - Heures de vol		16	31.0	8	-32.8	11	16.5

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

SECTION 2 - TABLE 2.3

SECTION 2 - TABLEAU 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA,
October-December 1995

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau
IA, Octobre-décembre 1995

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd.		
		Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée					
		1994	1995	Change	1994	1995	Change
				Variation			Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 765	3 085	11.6	1 756	1 884	7.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	60 269	62 945	4.4	42 386	39 082	-7.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 533 162	6 182 106	11.7	4 916 513	5 333 529	8.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		553 316	618 211	11.7	491 651	533 353	8.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		248 614	277 916	11.8	179 986	186 015	3.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		801 931	896 127	11.7	671 638	719 368	7.1
Hours flown - Heures de vol		94	110	17.2	70	74	5.2
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		2 660	3 072	15.5	1 565	1 800	15.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	59 732	62 938	5.4	42 323	38 998	-7.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 250 934	6 151 086	17.1	4 563 049	5 122 376	12.3
Available seat-kilomteres - Sièges-kilomètres disponibles		9 240 670	10 429 238	12.9	7 484 558	8 409 296	12.4
Passenger load factor - Coefficient de remplissage	%	56.8	59.0	3.8	61.0	60.9	(0.1)
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		525 093	615 109	17.1	456 305	512 238	12.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		246 518	277 893	12.7	179 851	185 857	3.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		771 611	893 002	15.7	636 156	698 095	9.7
Available tonne-kilomteres - Tonnes-kilomètres disponibles		1 425 915	1 588 251	11.4	1 067 238	1 272 741	19.3
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	54.1	56.2	3.9	56.9	54.9	(8.0)
Hours flown - Heures de vol		90	109	20.9	64	70	10.2
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		104	13	-87.6	191	84	-56.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	537	7	-98.7	62	84	34.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		282 227	31 020	-89.0	353 464	211 153	-40.3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		28 223	3 102	-89.0	35 346	21 115	-40.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		2 097	23	-98.9	135	158	16.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		30 319	3 125	-89.7	35 482	21 273	-40.0
Hours flown - Heures de vol		3	--	-85.7	6	3	-47.0

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.4

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Fourth Quarter 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.4

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - Quatrième trimestre 1995

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	3 072	1 800	963	840
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.5	15.0	2.7	19.9
Market share - Part du marché	%	46.0	27.0	14.4	12.6
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	6 151	5 122	457	399
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	17.1	12.3	4.0	23.2
Market share - Part du marché	%	50.7	42.2	3.8	3.3
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	10 429	8 409	985	815
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	12.9	12.4	8.8	20.0
Market share - Part du marché	%	50.5	40.7	4.8	3.9
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	714	446	139	88
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.3	-2.1	2.5	0.6
Market share - Part du marché	%	51.4	32.2	10.0	6.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	109	70	60	41
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	20.9	10.2	9.5	4.8
Market share - Part du marché	%	39.1	25.1	21.3	14.5
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	4 035	2 640	4 872	1 803
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	12.2	16.5	15.3	10.1
Market share - Part du marché	%	60.4	39.6	73.0	27.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	6 608	5 521	11 273	856
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.1	13.0	14.9	12.1
Market share - Part du marché	%	54.5	45.5	92.9	7.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	11 414	9 224	18 839	1 800
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	12.5	13.0	12.6	13.6
Market share - Part du marché	%	55.3	44.7	91.3	8.7
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	853	535	1 160	227
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	13.0	-1.6	7.9	1.8
Market share - Part du marché	%	61.4	38.6	83.6	16.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	169	111	180	100
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.6	8.2	16.5	7.6
Market share - Part du marché	%	60.4	39.6	64.2	35.8

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1994 and 1995, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1994 et 1995, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, April 1996 (Preliminary Data)

Rank April 1996 Rang Avril	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	April 1995	April 1996	Change April 1996/1995 Variation Avril	April 1996 Itinerant Itinérants Avril 1996	April 1996 Local Locaux Avril 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	26,949	30,113	11.7	30,102	11
2.	Vancouver Intl BC	23,664	26,128	10.4	26,128	-
3.	Calgary Intl AB	16,915	20,113	18.9	18,206	1,907
4.	Montréal/Dorval Intl QC	15,813	16,592	4.9	16,592	-
5.	Montréal/St Hubert QC	18,245	15,164	-16.9	7,414	7,750
6.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,729	13,819	8.6	10,302	3,517
7.	Boundary Bay BC	14,116	13,553	-4.0	4,626	8,927
8.	Victoria Intl BC	13,703	12,869	-6.1	8,555	4,314
9.	Abbotsford BC	15,592	12,349	-20.8	4,508	7,841
10.	Winnipeg Intl MB	12,886	12,114	-6.0	9,694	2,420
11.	Edmonton/Villeneuve AB	6,307	11,288	79.0	1,519	9,769
12.	Halifax Intl NS	11,891	11,143	-6.3	7,955	3,188
13.	Calgary/Springbank AB	9,417	10,581	12.4	3,639	6,942
14.	Québec/Jean Lesage Intl QC	10,394	10,428	0.3	7,730	2,698
15.	Toronto/Buttonville ON	10,104	9,702	-4.0	4,800	4,902
16.	Toronto City Centre ON	8,416	9,637	14.5	4,781	4,856
17.	Thunder Bay ON	6,848	9,615	40.4	4,329	5,286
18.	Edmonton Mun AB	7,808	8,780	12.4	8,506	274
19.	Chicoutimi/St Honoré QC	7,424	8,155	9.8	3,654	4,501
20.	Winnipeg/St Andrews MB	8,244	8,147	-1.2	2,389	5,758
21.	London ON	7,594	8,136	7.1	5,176	2,960
22.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,088	7,892	11.3	4,832	3,060
23.	Pitt Meadows BC	6,760	6,889	1.9	2,647	4,242
24.	Langley BC	4,333	6,563	51.5	2,063	4,500
25.	Kelowna BC	4,759	6,220	30.7	3,586	2,634
26.	Edmonton Intl AB	5,612	6,139	9.4	5,533	606
27.	Prince George BC	6,934	6,020	-13.2	3,144	2,876
28.	Hamilton ON	7,469	5,866	-21.5	3,474	2,392
29.	Oshawa ON	5,239	5,847	11.6	2,493	3,354
30.	Yellowknife NT	6,569	5,805	-11.6	3,569	2,236
31.	Moncton NB	6,212	5,766	-7.2	3,628	2,138
32.	Regina SK	5,196	5,193	-0.1	3,827	1,366
33.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	6,147	5,099	-17.0	2,353	2,746
34.	Vancouver Harbour BC	4,935	4,655	-5.7	4,123	532
35.	St John's NF	5,172	4,518	-12.6	3,246	1,272
36.	Windsor ON	4,808	4,288	-10.8	2,144	2,144
37.	Whitehorse YT	5,099	4,268	-16.3	1,644	2,624
38.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,939	4,252	-13.9	3,920	332
39.	Sault Ste Marie ON	4,499	4,239	-5.8	2,303	1,936
40.	Sudbury ON	5,554	4,050	-27.1	2,478	1,572
41.	Gander Intl NF	4,167	3,894	-6.6	2,732	1,162
42.	Sept-Îles QC	3,012	3,005	-0.2	2,351	654
43.	St-Jean QC	2,399	2,977	24.1	1,195	1,782
44.	North Bay ON	4,632	2,095	-54.8	1,404	691
45.	Val-d'Or QC	1,660	1,619	-2.5	1,445	174
Total (45)		388,253	395,585	1.9	260,739	134,846

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, avril 1996 (données provisoires)

For more information, please contact Andrea Mathieson (819-997-6190).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 - TABLE 4.1

International Charter Passengers, by Region. Fourth Quarter
1993 to 1995 (Preliminary data for 1995)

Region	Fourth Quarter 1993 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1994 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1995 Quatrième trimestre	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Africa	296	-	36	--	--	Afrique
Asia	813	-	-	--	--	Asie
Europe	112,360	111,734	126,316	-0.6	13.1	Europe
Southern	351,041	372,843	387,814	6.2	4.0	Sud
United States	507,296	494,724	365,268	-2.5	-26.2	États-Unis
Grand Total	971,806	979,301	879,434	0.8	-10.2	Grand Total

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Quatrièmes
trimestres 1993-1995 (données provisoires pour 1995)

Région	Quatrième trimestre 1993	Quatrième trimestre 1994	Quatrième trimestre 1995	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Afrique	296	-	36	--	--	Afrique
Asie	813	-	-	--	--	Asie
Europe	112 360	111 734	126 316	-0.6	13.1	Europe
Sud	351 041	372 843	387 814	6.2	4.0	Sud
États-Unis	507 296	494 724	365 268	-2.5	-26.2	États-Unis
Grand Total	971 806	979 301	879 434	0.8	-10.2	Grand Total

TRAFFIC

During the fourth quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 10.2% compared to the fourth quarter of 1994.

Europe

In the fourth quarter of 1995, 126,316 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 13.1% compared to the 111,734 passengers carried in 1994. The United Kingdom, which is Europe's major charter market, showed an increase of 13.6% compared to 1994, with 39,400 passengers in the fourth quarter of 1995. France, the second largest charter market for Europe, showed an increase of 30.9% over the same period in 1994, with 41,324 passengers during the fourth quarter of 1995.

Southern

During the fourth quarter of 1995, the Southern region showed an increase of 4.0% compared to the same period in 1994 with 387 814 passengers. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians to the South with an increase of 16.3% over 1994, to total 149,045 passengers. Cuba was in second place with 71,556 charter passengers, which represented a strong increase of 52.1% compared to the 47,050 passengers registered during the same quarter in 1994. The Dominican Republic, the third major charter market of the South region for the fourth quarter of 1995, showed a decrease of 16.2%, going from 56,253 passengers in 1994 to 47,143 in 1995.

United States

In the fourth quarter 1995, the United States region reported a decrease of 26.2%, to represent 365,268 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered a decrease of 36.2%, going from 234,452 passengers in 1994 to 149,476 passengers in 1995. In 1995, Nevada kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States. However, Nevada registered a decrease of 16.8% during the fourth quarter of 1995 compared to the same period in 1994, recording 136,023 passengers. These strong decreases were mainly due to the "Open Skies" Agreement between Canada and the United States which resulted in Air Canada and Canadian Airlines Int'l transferring transborder charter operations to scheduled operations.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

TRAFIC

Durant le quatrième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 10,2% comparativement au quatrième trimestre de 1994.

Europe

Lors du quatrième trimestre de 1995, 126 316 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une hausse de 13,1% par rapport aux 111 734 passagers atteint en 1994. Le Royaume-Uni, le principal marché nolisé de l'Europe, a présenté une hausse de 13,6% par rapport à 1994, le nombre de passagers s'établissant à 39 400 passagers pour le quatrième trimestre de 1995. La France, le deuxième marché nolisé en importance pour l'Europe, a présenté une hausse de 30,9% comparativement à la même période en 1994, atteignant ainsi 41 324 passagers durant ce trimestre en 1995.

Sud

Durant le quatrième trimestre de 1995, la région du Sud a présenté une hausse de 4,0% par rapport à la même période en 1994 avec 387 814 passagers. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 16,3% par rapport à 1994 pour un total de 149 045 passagers. Cuba s'est classé en deuxième position avec 71 556 passagers nolisés, ce qui a représenté une forte hausse de 52,1% en comparaison aux 47 050 passagers obtenus durant ce même trimestre en 1994. La République Dominicaine, le troisième principal marché nolisé du Sud pour ce quatrième trimestre de 1995, a enregistré une baisse de 16,2%, passant de 56 253 passagers en 1994 à 47 143 passagers en 1995.

États-Unis

Lors du quatrième trimestre de 1995, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 26,2% pour atteindre 365 268 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 36,2%, passant de 234 452 passagers en 1994 à 149 476 passagers en 1995. En 1995, durant le quatrième trimestre, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis. Cependant, le Nevada a enregistré une diminution de 16,8% durant le quatrième trimestre de 1995 par rapport à la même période en 1994, en récoltant 136 023 passagers. Ces fortes diminutions ont été principalement causées par l'accord «Ciel ouvert» entre le Canada et les États-Unis. En effet, des transporteurs tels que Air Canada et les Lignes aériennes Canadien Int'l ont débuté le transfert de leurs opérations d'affrètements transfrontalières vers des opérations régulières.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		États Unis US\$	Autres US\$	
	\$			
10-234-XPB Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002-XPB Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XPB Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XPB Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Forthcoming, Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., à venir, Bil.
51-204-XPB Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	41.00	50.00	58.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205-XPB Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206-XPB Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XPB Air Charter Statistics. A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501-XPB E/F Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001-XPB Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003-XPB Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216-XPB Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XPB Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	38.00	46.00	54.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218-XPB Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XPB Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XPB Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XPB Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

January 1996

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

Janvier 1996

**HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED
ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chief
Surface and Marine Transport Program

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chef
Programme des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National
 toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
 composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 28, No. 8

Vol. 28, N° 8

HIGHLIGHTS

- Air Canada reported an increase of 6% in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in May 1996. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) grew by 1% (seasonally adjusted).

Available on CANSIM: Matrix 385

- Air Canada reported a basic income (seasonally adjusted) in the fourth quarter of 1995. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income. This was Air Canada's second consecutive quarterly basic income of over \$30 million. Air Canada's seasonally adjusted income level has not reached this amount since the late 1980's. For the year, they reported a basic income of roughly \$30 million. CAI reported a basic loss of nearly \$70 million in the quarter and ended the year with a loss of over \$100 million. The top 20 carriers (excluding Air Canada and CAI) reported an income of \$75 million for the year. These carriers have reported incomes in all quarters since the third quarter of 1992. Prior to that they had never reported a quarterly income since deregulation in 1988.
- The preliminary data for the fourth quarter of 1995 showed that 216,097 passengers travelled on domestic charter flights, which represented an increase of 17% compared to the same period in 1994.
- In 1995, average domestic air fares decreased from the record levels of the previous year.

Recent release

- **Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual 1995** (Catalogue No. 51-204-XPB)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- En mai 1996, Air Canada a déclaré une augmentation de 6% au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont progressé de 1% (données désaisonnalisées).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Air Canada a déclaré un revenu direct (données désaisonnalisées) au cours du quatrième trimestre de 1995. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés et les revenus d'intérêts. Il s'agit du deuxième trimestre consécutif au cours duquel Air Canada a déclaré un revenu direct supérieur à 30 millions\$. Le niveau du revenu direct désaisonnalisé d'Air Canada n'a pas atteint ce montant depuis la fin des années 1980. Pour l'année, la compagnie a déclaré un revenu direct d'environ 30 millions\$. LACI a déclaré une perte directe de près de 70 millions\$ au cours du trimestre pour terminer l'année avec une perte de plus de 100 millions\$. Les 20 principaux transporteurs (à l'exception d'Air Canada et LACI) ont déclaré un revenu de 75 millions\$ pour l'année. Ces transporteurs ont déclaré des revenus à tous les trimestres depuis le troisième trimestre de 1992. Avant cela, ils n'avaient jamais déclaré un revenu trimestriel depuis la déréglementation en 1988.
- Les données provisoires du quatrième trimestre de 1995 indiquent que 216 097 passagers ont voyagé sur des vols nolisés intérieurs, ce qui a représenté une augmentation de 17% par rapport à la même période en 1994.
- En 1995, les tarifs aériens intérieurs moyens ont diminué par rapport aux niveaux records observés l'année précédente.

Mise en circulation récente

- **Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel 1995** (n° 51-204-XPB au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, août 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Statistics
Canada Statistique
Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, May
1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux
transporteurs aériens, mai 1996 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	May 1996 Mai	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1996 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	648	8.4	2 854	9.6	Réguliers - Intérieur
- International	561	31.4	2 730	36.0	- International
- Total	1 209	18.0	5 584	21.1	- Total
Charter	2	-82.2	18	-91.2	Affrètements
Total	1 211	17.0	5 602	16.4	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	948 079	10.7	4 062 213	12.9	Réguliers - Intérieur
- International	1 614 209	38.9	7 337 123	35.7	- International
- Total	2 562 288	27.0	11 399 336	26.6	- Total
Charter	3 278	-87.0	47 896	-91.3	Affrètements
Total	2 565 566	25.5	11 447 232	19.8	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 952 633	22.1	18 208 612	18.2	Réguliers
Charter	3 692	-91.2	63 370	-91.9	Affrètements
Total	3 956 324	20.6	18 271 982	12.9	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	64.8	...	62.6	...	Réguliers %
Charter %	88.8	...	75.6	...	Affrètements %
Total %	64.9	...	62.7	...	Total %
Hours flown	40	19.8	190	17.6	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*
Passengers					
Scheduled - Domestic	483	7.0	2 084	8.9	Réguliers - Intérieur
- International	255	27.1	1 311	44.0	- International
- Total	738	13.2	3 395	20.2	- Total
Charter	18	-62.7	140	-67.5	Affrètements
Total	755	8.1	3 535	8.6	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	7 778 880	13.6	3 195 763	13.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 365 635	13.6	6 512 911	20.7	- International
- Total	2 143 514	13.6	9 708 673	18.3	- Total
Charter	45 173	-50.0	383 986	-57.9	Affrètements
Total	2 188 687	10.7	10 092 660	10.7	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 066 734	4.5	14 412 219	10.9	Réguliers
Charter	53 041	-55.3	473 574	-58.4	Affrètements
Total	3 119 775	2.2	14 885 793	5.3	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	69.9	...	67.4	...	Réguliers %
Charter %	85.2	...	81.1	...	Affrètements %
Total %	70.2	...	67.8	...	Total %
Hours flown	24	-7.5	123	0.6	Heures de vol

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

Air Canada reported an increase of 6% in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in May 1996. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) grew by 1% (seasonally adjusted). (The table above contains raw data.) Air Canada's operations in the international market have increased almost steadily throughout the months of 1995 and 1996.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols des grands voyageurs effectués en échange de points".

En mai 1996, Air Canada a déclaré une augmentation de 6% au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont progressé de 1% (données désaisonnalisées). (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Les opérations d'Air Canada, dans le secteur international, ont augmenté de façon à peu près constante tout au long des mois de 1995 et 1996.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLE 2.1

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-II,
October-December 1995

État trimestriel des recettes - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-II, Octobre-décembre 1995

	Total		Level IA		Levels IB - II	
			Niveau IA		Niveaux IB - II	
	1995	Change	1995	Change	1995	Change
	\$'000	Variation	\$'000	Variation	\$'000	Variation
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	22	4.8	2	-	20	5.3
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 613 161	9.4	1 300 433	7.2	312 727	19.6
- Passengers - Passagers	1 445 757	9.9	1 160 251	7.9	285 506	19.0
- Goods - Marchandises	167 403	5.2	140 182	1.9	27 221	25.6
Charter services - Services d'affrètement	157 719	3.0	22 191	-45.5	135 528	20.6
- Passengers - Passagers	134 361	0.0	18 533	-54.1	115 828	23.3
- Goods - Marchandises	23 358	24.4	3 658	916.1	19 700	6.9
Other flying services - Autres services aériens	7 387	29.8	-	...	7 387	29.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	199	...	-	...	199	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien nettes	77 320	46.4	71 920	83.2	5 400	-60.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 855 785	10.1	1 394 544	7.9	461 241	17.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance ground property and equipment - Frais d'entretien biens et équipement au sol	48 561	26.8	43 068	23.9	5 493	54.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	670 915	15.3	489 786	13.9	181 130	19.2
Maintenance flight equipment - Frais d'entretien équipements de vol	192 900	-15.2	119 436	-24.6	73 465	6.2
General services and administration - Services généraux et administration	929 553	16.6	751 679	15.8	177 874	20.1
Depreciation - Dépréciation	85 180	11.9	64 940	11.2	20 240	14.0
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 927 109	12.0	1 468 908	10.4	458 202	17.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-71 324	104.1	-74 364	97.9	3 040	15.2
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses) net - Gains (pertes) de capital nets	3 913	-71.3	4 606	-64.6	-693	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	26 956	46.8	25 555	44.6	1 401	101.7
Interest expenses - Intérêts versés	98 119	1.4	80 518	1.2	17 601	2.4
Miscellaneous non-operating income (expenses) net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation nets	-70 234	...	-69 047	...	-1 187	...
Total non-operating income (expenses) net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation nets	-137 484	246.0	-119 403	248.0	-18 081	233.4
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-208 808	179.6	-193 767	169.5	-15 042	440.0
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-159	...	1 412	47.5	-1 570	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-208 650	165.9	-195 179	167.9	-13 471	139.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

TABLE 2.2

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA,
October-December 1995

TABLE 2.2

État trimestriel des recettes - Transporteurs aériens canadiens du
niveau IA, Octobre-décembre 1995

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
	Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
	1994	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	Change 1995/1994 Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	695 058	797 247	14.7	517 732	503 186	-2.8
- Passengers - Passagers	619 243	713 757	15.3	456 028	446 494	-2.1
- Goods - Marchandises	75 815	83 490	10.1	61 704	56 692	-8.1
Charter services - Services d'affrètement	18 201	6 434	-64.7	22 542	15 757	-30.1
- Passengers - Passagers	17 841	2 776	-84.4	22 542	15 757	-30.1
- Goods - Marchandises	360	3 658	916.1	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	16 282	41 013	151.9	22 978	30 906	34.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	729 540	844 695	15.8	563 252	549 849	-2.4
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	26 170	33 471	27.9	8 578	9 597	11.9
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	229 534	274 480	19.6	200 417	215 306	7.4
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	99 064	76 491	-22.8	59 296	42 944	-27.6
General services and administration - Services généraux et administration	332 045	387 239	16.6	316 883	364 440	15.0
Depreciation - Dépréciation	28 718	31 025	8.0	29 667	33 915	14.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	715 532	802 706	12.2	614 841	666 202	8.4
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	14 009	41 988	199.7	-51 589	-116 352	125.5
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	12 581	14 527	15.5	419	-9 921	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	15 047	24 212	60.9	--	1 344	-48.7
Interest expenses - Intérêts versés	60 755	67 313	10.8	18 792	13 204	-29.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	23 333	-27 669	...	-8 768	-41 379	372.0
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	-9 795	-56 243	474.2	-24 520	-63 160	157.6
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	4 214	-14 255	...	-76 109	-179 512	135.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	639	1 554	143.0	318	-142	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	3 575	-15 809	...	-76 427	-179 370	134.7

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea
Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.3

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-II, October-December 1995

TABLE 2.3

Effectifs et consommation de carburant trimestriels - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-II, Octobre-décembre 1995

		Total			Level IA		Levels IB - II	
					Niveau IA		Niveaux IB - II	
		1995	Change Variation %		1995	Change Variation %	1995	Change Variation %
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		22	4.8		2	-	20	5.3
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés								
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	4 946	14.0		2 695	9.4	2 251	20.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	117 103	13.6		82 565	9.8	34 537	23.7
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	7 659	4.3		5 762	2.9	1 897	8.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	73 486	10.7		58 122	8.1	15 363	21.9
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	3 001	-2.1		1 541	-11.2	1 460	9.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	41 763	-1.5		25 779	-11.5	15 984	20.2
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	8 604	5.7		6 764	2.3	1 840	20.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	82 405	-15.9		61 949	-24.1	20 455	24.9
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	14 287	3.7		12 575	3.0	1 712	9.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	121 759	3.7		107 857	2.5	13 902	14.4
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	4 054	-0.6		3 912	-1.6	142	39.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	32 436	-1.7		31 155	-2.9	1 281	36.6
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	42 551	4.5		33 249	2.0	9 302	14.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	468 951	1.9		367 428	-2.5	101 523	21.9
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile								
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	1 064 796	11.4		832 528	7.4	232 268	28.9
Cost - Coût	\$'000	281 026	13.2		212 265	9.3	68 761	27.6
Gasoline - Essence	L'000	726	924.0		-	...	726	924.0
Cost - Coût	\$'000	398	696.1		-	...	398	696.1
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	101	10.0		80	16.4	21	-9.1
Cost - Coût	\$'000	594	10.0		464	18.5	130	-12.4
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	2	...		-	...	2	...
Cost - Coût	\$'000	6	...		-	...	6	...

¹ Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

TABLE 2.4

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA, October-December 1995

TABLE 2.4

Effectifs et consommation de carburant trimestriels - Transporteurs aériens canadiens du niveau IA, Octobre-décembre 1995

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
		Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
		1994	1995	Change 1995/1994 Variation %	1994	1995	Change 1995/1994 Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	1 249	1 477	18.3	1 214	1 218	0.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	38 046	44 065	15.8	37 121	38 501	3.7
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	3 060	3 199	4.5	2 541	2 563	0.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	26 437	28 286	7.0	27 326	29 836	9.2
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	158	174	10.1	1 577	1 367	-13.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	4 498	5 573	23.9	24 617	20 206	-17.9
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	3 883	4 034	3.9	2 731	2 730	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	47 710	29 810	-37.5	33 865	32 139	-5.1
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	8 028	8 278	3.1	4 181	4 297	2.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	56 858	62 057	9.1	48 365	45 800	-5.3
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	2 252	2 400	6.6	1 723	1 512	-12.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	13 351	14 230	6.6	18 721	16 925	-9.6
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	18 630	19 562	5.0	13 967	13 687	-2.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	186 900	184 021	-1.5	190 015	183 407	-3.5
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	432 369	470 801	8.9	342 936	361 727	5.5
Cost - Coût	\$'000	101 828	113 497	11.5	92 464	98 768	6.8
Gasoline - Essence	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	38	49	29.8	31	31	0.2
Cost - Coût	\$'000	199	266	33.4	192	198	3.0
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 3 - TABLE 3.1

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, May 1996 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, mai 1996 (données provisoires)

Rank May 1996 Rang Mai	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	May 1995 Mai	May 1996 Mai	Change May 1996/1995 Variation Mai	May 1996 Itinerant Itinérants Mai 1996	May 1996 Local Locaux Mai 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	29,022	32,252	11.1	32,247	5
2.	Vancouver Intl BC	27,681	29,370	6.1	29,370	-
3.	Calgary Intl AB	19,842	20,071	1.2	18,851	1,220
4.	Montréal/Dorval Intl QC	17,897	18,547	3.6	18,547	-
5.	Montréal/St Hubert QC	18,346	18,406	0.3	10,081	8,325
6.	Toronto/Buttonville ON	15,793	18,273	15.7	8,535	9,738
7.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	15,813	17,209	8.8	12,493	4,716
8.	Boundary Bay BC	15,959	17,185	7.7	6,409	10,776
9.	Québec/Jean Lesage Intl QC	12,712	15,205	19.6	11,137	4,068
10.	Victoria Intl BC	16,131	13,970	-13.4	9,743	4,227
11.	Winnipeg Intl MB	14,845	13,733	-7.5	10,767	2,966
12.	Toronto City Centre ON	11,475	13,171	14.8	6,709	6,462
13.	Halifax Intl NS	11,251	12,786	13.6	8,710	4,076
14.	Abbotsford BC	15,360	12,421	-19.1	6,211	6,210
15.	London ON	9,188	10,958	19.3	6,272	4,686
16.	Edmonton/Villeneuve AB	9,874	9,553	-3.3	1,319	8,234
17.	Thunder Bay ON	9,195	9,269	0.8	4,531	4,738
18.	Hamilton ON	9,092	9,239	1.6	4,681	4,558
19.	Langley BC	6,392	9,171	43.5	2,593	6,578
20.	Edmonton Mun AB	10,010	9,144	-8.7	9,004	140
21.	Calgary/Springbank AB	10,100	8,751	-13.4	2,535	6,216
22.	Oshawa ON	7,078	8,366	18.2	3,684	4,682
23.	Pitt Meadows BC	7,926	8,323	5.0	3,257	5,066
24.	Winnipeg/St Andrews MB	10,276	8,226	-19.9	2,232	5,994
25.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	9,048	8,206	-9.3	3,416	4,790
26.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,244	7,997	-3.0	5,393	2,604
27.	Chicoutimi/St Honoré QC	9,315	7,946	-14.7	3,633	4,313
28.	Yellowknife NT	8,957	7,231	-19.3	4,249	2,982
29.	Prince George BC	7,067	6,665	-5.7	3,667	2,998
30.	Edmonton Intl AB	6,255	6,642	6.2	6,092	550
31.	Montréal/Mirabel Intl QC	6,212	6,641	6.9	5,814	827
32.	Sudbury ON	6,679	6,576	-1.5	3,501	3,075
33.	Regina SK	6,060	6,477	6.9	4,829	1,648
34.	Moncton NB	6,301	6,458	2.5	4,072	2,386
35.	St John's NF	5,100	6,019	18.0	3,811	2,208
36.	Vancouver Harbour BC	6,188	5,880	-5.0	5,326	554
37.	Kelowna BC	4,688	5,499	17.3	3,464	2,035
38.	St-Jean QC	4,563	5,364	17.6	3,134	2,230
39.	Sault Ste Marie ON	6,024	5,340	-11.4	2,874	2,466
40.	Gander Intl NF	4,427	4,578	3.4	3,133	1,445
41.	Windsor ON	5,622	4,456	-20.7	2,440	2,016
42.	Whitehorse YT	5,143	4,267	-17.0	2,313	1,954
43.	Sept-Iles QC	3,918	3,305	-15.6	2,819	486
44.	North Bay ON	5,743	2,740	-52.3	1,968	772
45.	Val-d'Or QC	2,014	2,306	14.5	2,058	248
Total (45)		458,826	464,192	1.2	307,924	156,268

For more information, please contact Andrea Mathieson (819-997-6190).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

SECTION 4 - TABLE 4.1

Domestic Charter Passengers, Top Ten City-Pairs, Fourth Quarters 1993 to 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank 1995	City-Pairs	1993	1994	1995	Change 1994/1993	Change 1995/1994
Rang	Paires de villes				Variation	Variation
1	Toronto - Vancouver	43,103	61,326	70,287	42.3	14.6
2	Edmonton - Vancouver	12,383	12,984	21,292	4.9	64.0
3	Halifax - Toronto	15,589	19,401	16,359	24.5	-15.7
4	Calgary - Vancouver	16,867	11,802	16,234	-30.0	37.6
5	Calgary - Toronto	21,083	19,068	15,660	-9.6	-17.9
6	Montréal - Vancouver	7,620	9,112	13,404	19.6	47.1
7	Edmonton - Toronto	13,679	10,604	10,621	-22.5	0.2
8	Vancouver - Winnipeg	13,489	8,693	9,753	-35.6	12.2
9	Toronto - Winnipeg	14,386	9,014	9,342	-37.3	3.6
10	Thunder Bay - Toronto	-	-	6,432	--	--
	Others/Autres	35,489	21,169	24,718	-40.4	16.8
	Total	195,681	185,167	216,097	-5.4	16.7

The preliminary data for the fourth quarter of 1995 showed that 216,097 passengers travelled on domestic charter flights, which represented an increase of 16.7% compared to the same period in 1994.

Toronto - Vancouver, the number one ranked city-pair, showed an increase of 14.6%. Its passenger count went from 61,326 in 1994 to 70,287 in 1995. In second place was Edmonton - Vancouver with 21,292 passengers, which represented a strong increase of 64.0%.

TABLE 4.2

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Fourth Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995		Market Share		Market Share	Change
Rang en 1995	1994	Part de marché	1995	Part de marché	1995/1994
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd.	122,947	66.4	145,972	67.5	18.7
Royal Aviation	31,008	16.7	30,462	14.1	-1.8
Air Transat	28,131	15.2	27,802	12.9	-1.2
Sky Service F.B.O. Inc.	1,901	1.0	10,221	4.7	437.7
Others/Autres	1,180	0.7	1,640	0.8	39.0
Total	185,167	100.0	216,097	100.0	16.7

Concerning domestic charter market shares, Canada 3000 Airlines Ltd. still held the first place with a market share of 67.5%. This share showed an increase of 1.1 percentage points compared to the market share held by this air carrier during the fourth quarter of 1994.

During the fourth quarter of 1995, Royal Aviation remained in second place in the domestic sector with a market share of 14.1%. However, this result showed a decrease of 2.6 percentage points compared to the share held during the fourth quarter of 1994.

Air Transat ranked third with a market share of 12.9% or 27,802 passengers during the fourth quarter of 1995. Sky Service F.B.O., which obtained a market share of 4.7%, carried 8,320 more passengers than it did during the fourth quarter of 1994. This was an increase of 437.7%.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Passagers des affrètements intérieurs, dix principales paires de villes, Quatrièmes trimestres 1993 - 1995 (données provisoires pour 1995)

Rank 1995	City-Pairs	1993	1994	1995	Change 1994/1993	Change 1995/1994
Rang	Paires de villes				Variation	Variation
1	Toronto - Vancouver	43,103	61,326	70,287	42.3	14.6
2	Edmonton - Vancouver	12,383	12,984	21,292	4.9	64.0
3	Halifax - Toronto	15,589	19,401	16,359	24.5	-15.7
4	Calgary - Vancouver	16,867	11,802	16,234	-30.0	37.6
5	Calgary - Toronto	21,083	19,068	15,660	-9.6	-17.9
6	Montréal - Vancouver	7,620	9,112	13,404	19.6	47.1
7	Edmonton - Toronto	13,679	10,604	10,621	-22.5	0.2
8	Vancouver - Winnipeg	13,489	8,693	9,753	-35.6	12.2
9	Toronto - Winnipeg	14,386	9,014	9,342	-37.3	3.6
10	Thunder Bay - Toronto	-	-	6,432	--	--
	Others/Autres	35,489	21,169	24,718	-40.4	16.8
	Total	195,681	185,167	216,097	-5.4	16.7

Les données provisoires du quatrième trimestre de 1995 indiquent que 216 097 passagers ont voyagé sur des vols nolisés intérieurs, ce qui a représenté une augmentation de 16,7% par rapport à la même période en 1994.

La principale paire de villes, Toronto - Vancouver, a présenté une augmentation de 14,6%, le nombre de passagers passant de 61 326 en 1994 à 70 287 en 1995. La seconde principale paire de villes, fut Edmonton - Vancouver avec 21 292 passagers, ce qui a représenté une forte hausse de 64,0%.

TABLEAU 4.2

Opérations intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Quatrièmes trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Rank in 1995		Market Share		Market Share	Change
Rang en 1995	1994	Part de marché	1995	Part de marché	1995/1994
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd.	122,947	66.4	145,972	67.5	18.7
Royal Aviation	31,008	16.7	30,462	14.1	-1.8
Air Transat	28,131	15.2	27,802	12.9	-1.2
Sky Service F.B.O. Inc.	1,901	1.0	10,221	4.7	437.7
Others/Autres	1,180	0.7	1,640	0.8	39.0
Total	185,167	100.0	216,097	100.0	16.7

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place avec une part de 67,5%. Cette part a représenté une augmentation de 1,1 point de pourcentage comparativement à la part de marché que ce transporteur détenait au quatrième trimestre de 1994.

Royal Aviation durant le quatrième trimestre de 1995, a conservé sa place de deuxième transporteur en importance dans le secteur intérieur avec une part de marché de 14,1%. Cependant, ce résultat a représenté une diminution de 2,6 points de pourcentage par rapport à la part détenue durant le quatrième trimestre de 1994.

Air Transat s'est classé en troisième place avec une part de marché de 12,9% ou 27 802 passagers transportés durant le quatrième trimestre de 1995. Sky Service F.B.O. qui a obtenu une part de marché de 4,7%, a transporté 8 320 passagers de plus qu'au cours du quatrième trimestre de 1994, soit une hausse de 437,7%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

SECTION 5 - TABLE 5.1

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995 (Preliminary Estimates)

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire							Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other			
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995		
	No. - Nbre (⁰⁰⁰)	%	%							
Domestic										
First quarter	3,180.6	7.4	36.6	30.5	61.1	67.4	2.4	2.0	Premier trimestre	
Second quarter	3,625.0	0.6	32.2	29.6	65.9	66.9	1.9	3.5	Deuxième trimestre	
Third quarter	4,152.4	8.4	24.7	22.7	72.8	74.4	2.5	2.9	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,558.5	2.8	31.5	24.3	66.3	73.3	2.2	2.4	Quatrième trimestre	
Annual	14,516.5	4.7	30.9	26.6	66.9	70.7	2.3	2.7	Annuel	
Southern Services										
First quarter	2,995.9	7.5	35.8	29.6	61.8	68.3	2.5	2.1	Premier trimestre	
Second quarter	3,436.0	0.5	31.1	28.5	67.0	67.8	1.9	3.6	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,952.4	8.4	23.6	21.7	73.8	75.3	2.5	3.0	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,389.7	3.5	30.5	23.3*	67.2	74.2	2.3	2.5	Quatrième trimestre	
Annual	13,773.9	4.9	29.9	25.5	67.8	71.7	2.3	2.8	Annuel	
Short-haul										
First quarter	1,614.9	4.3	42.1	31.6	56.0	66.7	1.9	1.7	Premier trimestre	
Second quarter	1,780.1	1.5	35.6	30.9	62.9	66.3	1.6	2.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,860.9	8.2	28.3	25.4	69.1	72.8	2.6	1.8	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,780.8	1.1	32.8	24.8	65.1	72.7	2.1	2.5*	Quatrième trimestre	
Annual	7,036.8	3.7	34.5	28.1	63.4	69.8	2.1	2.2	Annuel	
Long-haul										
First quarter	1,381.0	11.5	27.9	27.3	69.0	70.2	3.2	2.6	Premier trimestre	
Second quarter	1,655.8	-0.5	26.4	26.0	71.3	69.4	2.3	4.6*	Deuxième trimestre	
Third quarter	2,091.5	8.6	19.5	18.5	78.0	77.4	2.5	4.1	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,608.8	6.3	27.7	21.7*	69.7	75.9	2.5	2.4	Quatrième trimestre	
Annual	6,737.2	6.2	24.9	22.9	72.6	73.7	2.6	3.5	Annuel	
Northern Services										
First quarter	184.7	5.2	49.3	45.7	49.9	53.4	0.8	0.9*	Premier trimestre	
Second quarter	189.1	1.4	51.5	49.4	47.5	49.7	1.0	1.0*	Deuxième trimestre	
Third quarter	200.0	7.3	45.7	42.5	53.5	56.1	0.8*	1.4*	Troisième trimestre	
Fourth quarter	168.8	-9.4	50.0	44.7	49.1	54.1	0.9	1.3	Quatrième trimestre	
Annual	742.6	1.1	49.1	45.6	50.0	53.3	0.9	1.1	Annuel	

¹ Two Level II air carriers are also included. These are: Inter-Canadian and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "**" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "**" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, 1995 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres								
			Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995	
	No. - Nbre ('000 000)	%				%			
Domestic									Intérieur
First quarter	3 765.2	11.4	30.1	27.3	67.2	70.5	2.7	2.2	Premier trimestre
Second quarter	4 491.8	0.1	26.9	25.5	70.9	70.4	2.1	4.1	Deuxième trimestre
Third quarter	5 636.0	8.4	19.7	18.5	77.9	78.2	2.4	3.3	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 346.0	5.7	28.0	21.9*	69.6	75.7	2.4	2.4	Quatrième trimestre
Annual	18 239.0	6.2	25.6	22.9	72.0	74.1	2.4	3.0	Annuel
Southern Services									Services secteur sud
First quarter	3 620.7	11.6	29.5	26.7	67.7	71.0	2.8	2.2	Premier trimestre
Second quarter	4 339.4	0.1	26.3	24.9	71.6	71.0	2.2	4.2	Deuxième trimestre
Third quarter	5 463.0	8.6	19.1	18.0	78.4	78.7	2.5	3.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 215.6	6.3	27.4	21.3*	70.2	76.2	2.4	2.5	Quatrième trimestre
Annual	17 638.8	6.4	25.0	22.3	72.6	74.7	2.4	3.1	Annuel
Short-haul									Court-courrier
First quarter	704.3	5.6	41.5	31.1	56.7	67.1	1.8	1.8	Premier trimestre
Second quarter	780.5	1.6	33.9	29.9	64.4	67.1	1.7	3.0	Deuxième trimestre
Third quarter	840.7	9.7	27.0	24.0	69.9	74.2	3.1	1.9	Troisième trimestre
Fourth quarter	783.3	2.0	32.3	24.0	65.6	73.9	2.1	2.1	Quatrième trimestre
Annual	3 108.8	4.7	33.4	27.1	64.4	70.8	2.2	2.1	Annuel
Long-haul									Long-courrier
First quarter	2 916.4	13.1	26.4	25.7	70.5	72.0	3.1	2.3*	Premier trimestre
Second quarter	3 558.9	-0.3	24.6	23.8	73.1	71.8	2.3	4.4*	Deuxième trimestre
Third quarter	4 622.3	8.4	17.7	16.9	80.0	79.5	2.4	3.6	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 432.4	7.3	26.2	20.7*	71.3	76.8	2.5	2.6	Quatrième trimestre
Annual	14 530.0	6.7	23.1	21.2	74.4	75.5	2.5	3.3	Annuel
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	144.5	7.2	45.0	40.9	54.2	58.1	0.8	1.0*	Premier trimestre
Second quarter	152.4	-0.1	46.1	43.9	52.9	55.0	1.1*	1.2*	Deuxième trimestre
Third quarter	173.0	2.6	38.8	36.5	60.5	62.0	0.8	1.5*	Troisième trimestre
Fourth quarter	130.4	-9.7	45.6	40.3	53.4	58.3	1.0*	1.4	Quatrième trimestre
Annual	600.2	--	43.7	40.2	55.4	58.5	0.9	1.3	Annuel

¹ Two Level II air carriers are also included. These are: Inter-Canadian and Ontario Express.

- All estimates shown above (except those marked with an ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

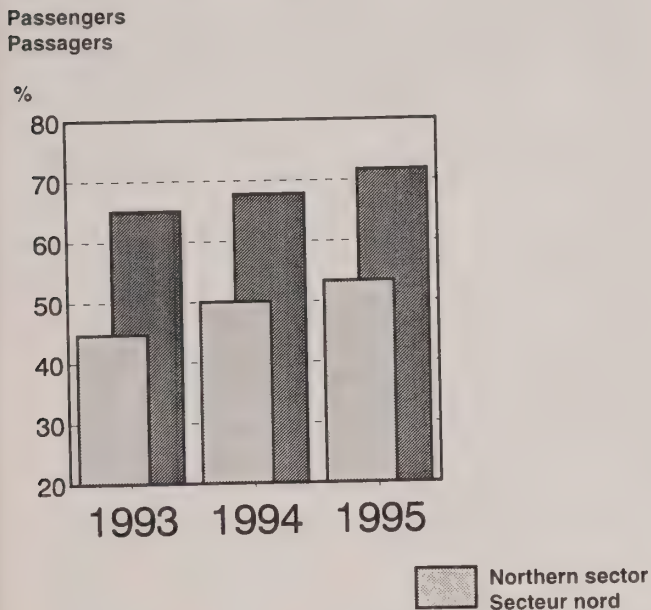
Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 5.1) indicated that a record 70.7% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket in 1995. This level represented an increase of 3.8 percentage points compared to 1994, and a 3.2 point increase compared to the previous record of 67.5% set in 1992. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was a record 74.1%, up 2.1 percentage points from the previous record in 1994 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1993-1995



In the southern sector, 71.7% of passengers (representing 74.7% of passenger-kilometres) were carried on discount fares during 1995. In 1994, the corresponding figures were 67.8% for passengers and 72.6% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers accounted for only 53.3% of the traffic during 1995, up from 50.0% in 1994. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.1 percentage points (55.4% to 58.5%) during this period.

It should be noted that 94.9% of all passengers and 96.1% of the discount passengers were travelling within the deregulated southern sector. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 96.7% and 97.4%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During 1995, discount carriage on long-haul services represented 73.7% of passenger volume and 75.5% of passenger-kilometres; this compared with 69.8% and 70.8%, respectively for short-haul services (see Figure 5.2).

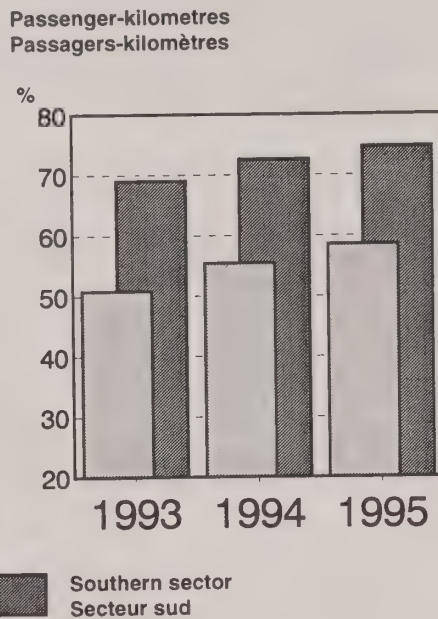
Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 70,7% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1995, ce qui constitue un taux record. Ce taux représente une hausse de 3,8 points de pourcentage par rapport au taux de 1994, et une hausse de 3,2 points par rapport au taux record antérieur de 67,5% enregistré en 1992. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a atteint un niveau record (74,1%), soit une hausse de 2,1 points de pourcentage par rapport au niveau record antérieur enregistré en 1994 (voir tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1993-1995



Dans le secteur sud, 71,7% des passagers (représentant 74,7% des passagers-kilomètres) ont bénéficié de tarifs réduits en 1995, comparativement à 67,8% et 72,6% respectivement en 1994. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté seulement 53,3% du trafic en 1995, une hausse par rapport à 50,0% en 1994. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 3,1 points de pourcentage (de 55,4% à 58,5%) au cours de cette période.

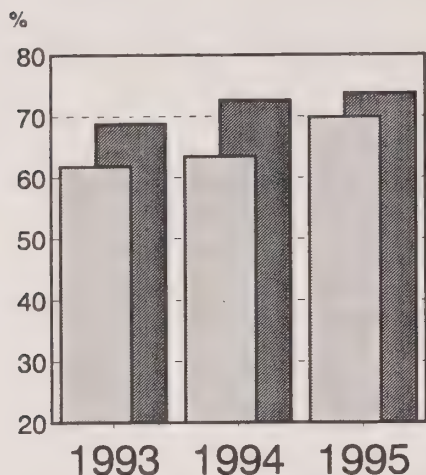
Il convient de noter que 94,9% de tous les passagers et 96,1% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 96,7% et 97,4%, respectivement.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1995, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 73,7% du volume de passagers et 75,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 69,8% et 70,8% (voir figure 5.2).

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-haul and Long-haul Services, 1993-1995

Passengers
Passagers

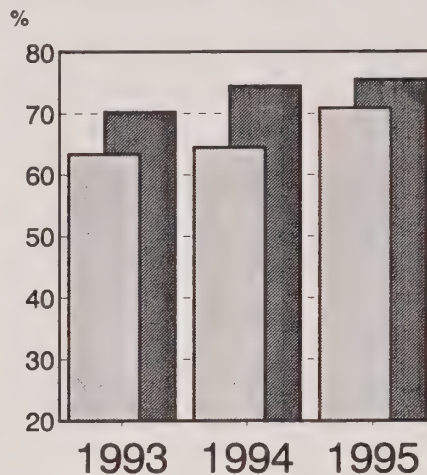


Short-haul
Court-courriers

Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1993-1995

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Long-haul
Long-courriers

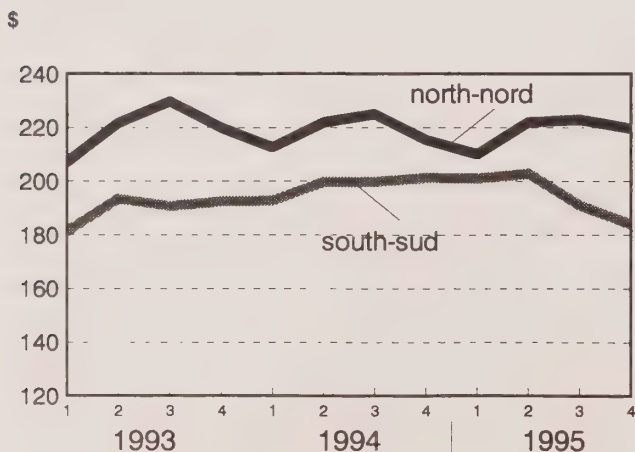
Average Fares

The 1995 average fare (all types) paid by domestic passengers (on a coupon origin and destination basis) was \$196, a decrease of 2.1% from the record level of \$200 in 1994, but up 2.2% from \$191 in 1993. The 1995 average domestic discount fare decreased from the 1994 record of \$155 to \$151. Figure 5.3 shows the quarterly average fares (all fares and discount fares) by sector for the last three years.

Figure 5.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1993-1995

All Fares
Tous les tarifs



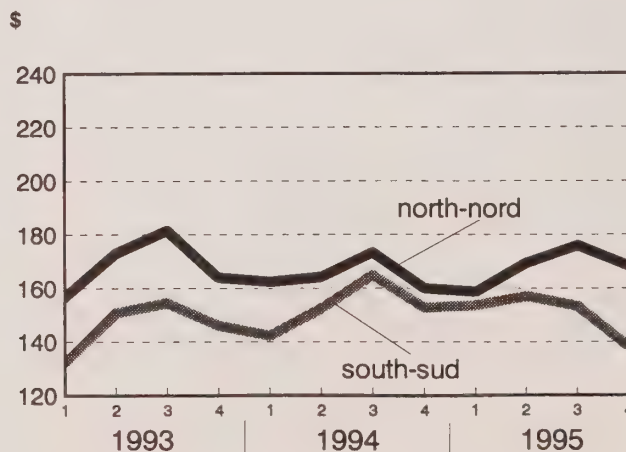
Tarifs moyens

En 1995, le tarif moyen (tous les types de tarifs) payé par les passagers intérieurs (fondés sur l'origine et la destination du coupon de vol) s'élevait à 196\$. Ce montant représente une baisse de 2,1% par rapport au niveau record de 200\$ observé en 1994, mais une hausse de 2,2% par rapport au tarif moyen de 191\$ observé en 1993. Le tarif réduit intérieur moyen observé en 1995 a diminué par rapport à 1994, passant d'un niveau record de 155\$ à 151\$. La figure 5.3 montre les tarifs trimestriels moyens (tous les tarifs et les tarifs réduits) par secteur pour les trois dernières années.

Figure 5.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1993-1995

Discount Fares
Tarifs réduits



The largest increase in domestic air fares in the fourth quarter was for southern (deregulated) average economy air fares, which rose by 6.5%, from \$273 in the fourth quarter of 1994 to \$291 in the same period of 1995. Southern average discount air fares decreased by 9.5%, from \$153 in the fourth quarter of 1994 to \$138 in the fourth quarter of 1995.

The average air fares in 1995 in the North all increased relative to 1994. In the northern sector, the average economy fares increased by 4.9%, from \$271 in the fourth quarter of 1994 to \$284 in 1995. Average discount fares increased by 5.3%, from \$160 in 1994 to \$168 in 1995.

Notes

- The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1995, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two Level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.
- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on quarterly Fare Basis statistics can be obtained directly from the **Aviation Statistics Centre**. Tables are available in print form or in electronic format. For further information, please contact Bradley Snider, (819-997-6189), Internet: snidbra@statcan.ca, or Lisa Di Piédro, (819 997-6176).

L'augmentation la plus forte des tarifs aériens intérieurs au cours du quatrième trimestre a été enregistrée pour les tarifs aériens économiques moyens du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 6,5%, passant de 273\$ au cours du quatrième trimestre de 1994 à 291\$ en 1995. Les tarifs aériens réduits moyens du secteur sud ont diminué de 9,5%, passant de 153\$ au cours du quatrième trimestre de 1994 à 138\$ au cours du quatrième trimestre de 1995.

En 1995, les tarifs aériens moyens dans le Nord ont tous progressé par rapport à 1994. Dans le secteur nord, les tarifs moyens économiques ont progressé de 4,9%, passant de 271\$ au cours du quatrième trimestre de 1994 à 284\$ en 1995. Les tarifs réduits moyens ont augmenté de 5,3% par rapport à 1994, passant de 160\$ en 1994 à 168\$ en 1995.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1995, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégré entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques trimestrielles sur la base tarifaire peuvent être obtenus directement du **Centre des statistiques de l'aviation**. Des tableaux sont disponibles sur support papier ou sur support électronique. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider, (819) 997-6189, Internet: snidbra@statcan.ca, ou avec Lisa Di Piédro, (819) 997-6176.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chief
Surface and Marine Transport Program

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chef
Programme des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 9

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Airlines Ltd. (CAI) reported preliminary basic losses (seasonally adjusted) of \$3 million and \$55 million, respectively, for the second quarter of 1996. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income. Both Air Canada and CAI reported a basic income (as opposed to a loss) in the last month of the second quarter. Air Canada reported basic losses between January and May, 1996. Prior to June 1996, CAI had reported only one month (July, 1995) of basic income since the beginning of 1995

Available on CANSIM: Matrix 385

- An estimated 10.1 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during 1995 following the signing of the Open Skies agreement in February of that year. Overall, air travel between Canada and the United States on scheduled and charter flights combined totalled 11.9 million in 1995 compared to 11 million in 1994. This represents the highest level of air travel ever recorded between the two countries.
- In the fourth quarter of 1995, the seasonally adjusted international discount fare decreased by 7%, the largest ever decrease for this series, and the fourth consecutive decline.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Vol. 28, N° 9

FAITS SAILLANTS

Air Canada et Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire (données désaisonnalisées) de 3 millions\$ et 55 millions\$ respectivement pour le deuxième trimestre de 1996. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés et les revenus d'intérêts. Air Canada et LACI ont déclaré un revenu direct (en opposition à une perte directe) pour le dernier mois du deuxième trimestre. Air Canada a déclaré des pertes directes entre janvier et mai 1996. Jusqu'au mois de juin 1996, LACI a seulement déclaré un revenu direct mensuel (juillet 1995) depuis le début de l'année 1995.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- On estime à 10,1 millions le nombre de passagers ayant voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers en 1995, suite à la signature de l'accord Ciel ouvert en février de cette année. Globalement, le nombre de passagers voyageant sur les vols réguliers et nolisés entre les deux pays s'est chiffré à 11,9 millions en 1995 par rapport à 11 millions en 1994. Ceci représente le niveau le plus élevé jamais enregistré du nombre de voyages aériens entre ces deux pays.
- Au cours du quatrième trimestre de 1995, le tarif réduit international désaisonnalisé a diminué de 7%. Ceci représente le repli le plus important à jamais avoir été enregistré pour cette série de données. Il s'agit également d'une quatrième diminution consécutive.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, June 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens, June 1996 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	June 1996	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1996	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	June '000	Variation par rapport à l'année précédente %	Cumulatif '000	Variation cumulative %	
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	683	5.7	3 537	8.8	Réguliers - Intérieur
- International	608	27.5	3 338	34.3	- International
- Total	1 291	15.0	6 875	19.9	- Total
Charter	-	-92.7	18	-91.3	Affrètements
Total	1 291	14.6	6 893	16.1	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	997 610	3.8	5 059 823	11.0	Réguliers - Intérieur
- International	1 953 398	33.3	9 290 521	35.2	- International
- Total	2 951 007	21.6	14 350 343	25.5	- Total
Charter	304	-97.5	48 200	-91.4	Affrètements
Total	2 951 312	21.0	14 398 543	20.1	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 207 506	17.0	22 416 118	18.0	Réguliers
Charter	616	-97.0	63 986	-92.0	Affrètements
Total	4 208 122	16.3	22 480 104	13.6	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	70	...	64	...	Réguliers %
Charter %	49	...	75	...	Affrètements %
Total %	70	...	64	...	Total %
Hours flown	41	18.0	232	17.6	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	499	0.1	2 583	7.1	Réguliers - Intérieur
- International	276	14.2	1 311	13.8	- International
- Total	775	4.7	4 170	17.0	- Total
Charter	16	-41.1	156	-66.0	Affrètements
Total	791	3.1	4 326	7.5	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	821 100	5.4	4 016 863	11.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 571 119	11.7	8 084 029	18.8	- International
- Total	2 392 219	9.5	12 100 893	16.4	- Total
Charter	38 870	-22.1	422 857	-56.0	Affrètements
Total	2 431 090	8.8	12 523 749	10.3	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 084 124	1.3	17 496 344	9.0	Réguliers
Charter	47 762	-40.4	521 336	-57.2	Affrètements
Total	3 131 886	0.2	18 017 680	4.4	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	78	...	69	...	Réguliers %
Charter %	81	...	81	...	Affrètements %
Total %	78	...	70	...	Total %
Hours flown	25	-1.8	148	0.2	Heures de vol

* CAI data for 1995 and 1996 include frequently flyer redemption travel.

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols de grands voyageurs effectués en échange de points."

Air Canada reported an increase of 6% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted) on their international (scheduled and charter) routes in June 1996. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) grew by 4% (seasonally adjusted). (The table above contains raw data.) Air Canada's passenger-kilometres flown in the international market have increased from 1.5 billion in January to nearly 1.9 billion in June.

En juin 1996, Air Canada a déclaré une augmentation de 6% au niveau des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées), sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont progressé de 4% (données désaisonnalisées). (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Les passagers-kilomètres réalisés par Air Canada dans le secteur international, ont augmenté de 1,5 milliard en janvier à près de 1,9 milliard en juin.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines,
Level IA, April, May, June 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau IA, avril, mai, juin 1996 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Curent Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1996	1996/1995	1996	1996/1995	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Air Canada					
April					
Operating Revenue-Scheduled Services	269 317	12.0	1 057 538	15.8	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	499	-89.5	3 217	- 90.5	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	280 633	13.5	1 097 881	12.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	303 382	21.4	1 169 805	16.2	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	18 211	-19.7	74 008	- 20.6	Intérêts versés
Interest Income	4 614	6.0	19 941	38.0	Revenus d'intérêts
Basic Income	-36 346	74.7	-125 991	19.8	Revenu direct
May					
Operating Revenue-Scheduled Services	304 107	16.9	1 361 645	16.1	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	199	-94.2	3 416	- 90.8	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	314 952	15.1	1 412 833	12.7	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	314 591	16.3	1 484 396	16.3	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	17 740	-27.2	91 748	- 22.0	Intérêts versés
Interest Income	3 932	-37.9	23 873	14.9	Revenus d'intérêts
Basic Income	-13 447	-10.2	-139 438	16.1	Revenu direct
June					
Operating Revenue-Scheduled Services	346 788	14.0	1 708 433	15.6	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	45	-94.4	3 461	- 90.9	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	358 711	12.9	1 771 544	12.7	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	311 634	8.2	1 796 030	14.8	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	9 427	-62.3	101 175	- 29.0	Intérêts versés
Interest Income	4 834	-13.3	28 707	8.9	Revenus d'intérêts
Basic Income	42 484	313.1	-96 954	-11.7	Revenu direct
Canadian Airlines Intl Ltd					
Avril					
Operating Revenue-Scheduled Services	177 227	- 0.2	696 886	1.3	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	4 316	-63.3	24 133	- 49.5	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	181 543	- 8.5	721 019	- 6.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	226 916	8.4	891 199	5.9	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	4 631	-28.1	20 821	- 31.3	Intérêts versés
Interest Income	407	93.7	1 355	37.9	Revenus d'intérêts
Basic Income	-49 597	187.7	-189 646	84.5	Revenu direct
May					
Operating Revenue-Scheduled Services	208 133	- 1.7	905 019	0.6	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	3 261	-52.1	27 394	- 49.8	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	211 394	- 7.5	932 413	- 6.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	228 425	2.5	1 119 624	5.2	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	6 092	-15.2	26 913	- 28.3	Intérêts versés
Interest Income	404	53.0	1 759	41.1	Revenus d'intérêts
Basic Income	-22 719	1 732.3	-212 365	104.2	Revenu direct
June					
Operating Revenue-Scheduled Services	241 708	0.2	1 146 727	0.5	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	2 836	-41.3	30 230	- 49.1	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	244 544	- 4.4	1 176 957	- 6.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	213 517	- 9.3	1 333 141	2.6	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5 051	-29.2	31 964	- 28.4	Intérêts versés
Interest Income	400	113.5	2 159	50.6	Revenus d'intérêts
Basic Income	26 376	97.9	-185 989	105.1	Revenu direct

Air Canada and CAI reported preliminary basic losses (seasonally adjusted) of \$3 million and \$55 million, respectively, for the second quarter of 1996. (Table 1.2 contains raw data.) Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income.

Both Air Canada and CAI reported a basic income (as opposed to a loss) in the last month of the second quarter. Air Canada reported basic losses between January and May, 1996. Prior to June 1996, CAI had reported only one month (July, 1995) of basic income since the beginning of 1995.

Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. Figure 1.1 shows basic income data with the seasonal component removed.

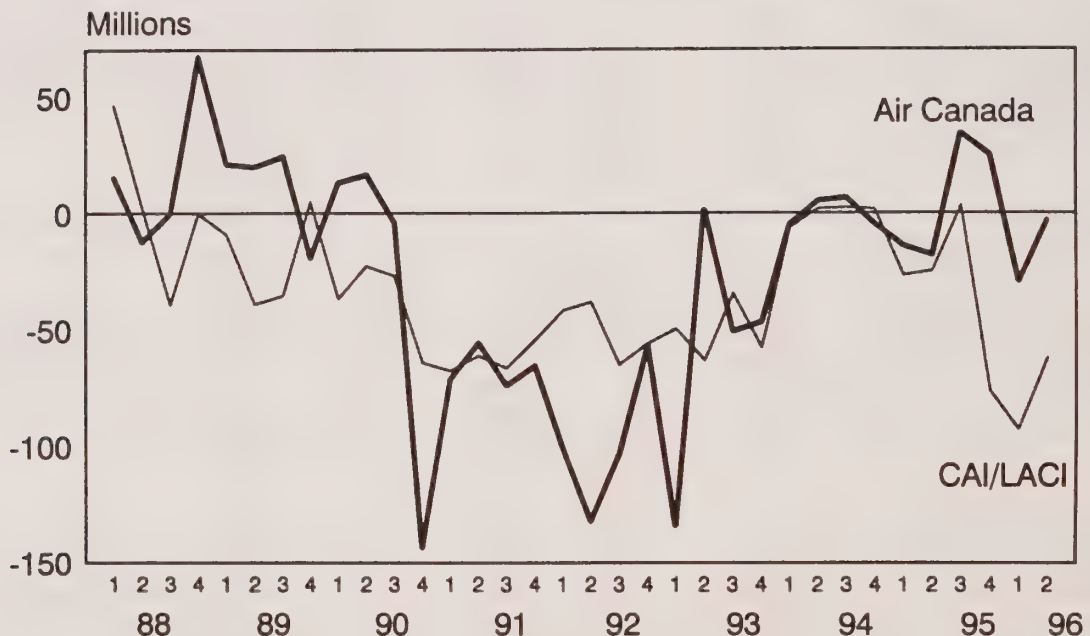
Air Canada et LACI ont déclaré une perte directe provisoire (données désaisonnalisées) de 3 millions\$ et 55 millions\$ respectivement pour le deuxième trimestre de 1996. (Le tableau 1.2 contient des données brutes.) Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés et les revenus d'intérêts.

Air Canada et LACI ont déclaré un revenu direct (en opposition à une perte directe) pour le dernier mois du deuxième trimestre. Air Canada a déclaré des pertes directes entre janvier et mai 1996. Jusqu'au mois de juin 1996, LACI a seulement déclaré un revenu direct mensuel (juillet 1995) depuis le début de l'année 1995.

La désaisonnalisation d'une série chronologique de données permet de décomposer les données en trois parties constituantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. La figure 1.1 montre les données sur le revenu direct après l'élimination de la composante saisonnière.

Figure 1.1
Seasonally Adjusted Basic Income
Data (quarterly) for Air Canada
and Canadian Airlines International
Ltd. (CAI)

Figure 1.1
Données désaisonnalisées du revenu
direct pour Air Canada et les
Lignes aériennes Canadien
International Ltée. (LACI)



SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, June 1996 (Preliminary Data)

Rank June 1996 Rang Juin	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	June 1995 Juin	June 1996 Juin	Change June 1996/1995 Variation Juin	June 1996 Itinerant Juin 1996	June 1996 Local Juin 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	29,875	32,040	7.2	31,181	859
2.	Vancouver Intl BC	29,269	30,020	2.6	30,020	-
3.	Calgary Intl AB	20,081	20,788	3.5	19,790	998
4.	Boundary Bay BC	17,120	17,774	3.8	6,980	10,794
5.	Montréal/Dorval Intl QC	17,838	17,417	-2.4	17,417	-
6.	Toronto/Buttonville ON	18,717	15,667	-16.3	6,863	8,804
7.	Montréal/St Hubert QC	18,033	15,130	-16.1	8,241	6,889
8.	Victoria Intl BC	14,428	14,972	3.8	10,606	4,366
9.	Winnipeg Intl MB	15,793	14,926	-5.5	11,718	3,208
10.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	15,308	14,911	-2.6	11,139	3,772
11.	Québec/Jean Lesage Intl QC	15,347	14,897	-2.9	10,895	4,002
12.	Halifax Intl NS	12,727	14,041	10.3	8,798	5,243
13.	Calgary/Springbank AB	9,413	11,026	17.1	3,418	7,608
14.	Toronto City Centre ON	12,243	10,373	-15.3	5,441	4,932
15.	Thunder Bay ON	7,228	9,798	35.6	5,502	4,296
16.	Abbotsford BC	11,362	9,637	-15.2	4,838	4,799
17.	Pitt Meadows BC	7,390	9,238	25.0	4,136	5,102
18.	London ON	10,094	8,974	-11.1	5,416	3,558
19.	Yellowknife NT	7,825	8,664	10.7	4,031	4,633
20.	Edmonton Intl AB	5,724	8,208	43.4	7,870	338
21.	Langley BC	7,286	8,178	12.2	3,048	5,130
22.	Edmonton/Villeneuve AB	6,945	7,925	14.1	1,421	6,504
23.	Prince George BC	5,800	7,590	30.9	4,032	3,558
24.	Oshawa ON	8,202	7,552	-7.9	3,628	3,924
25.	Winnipeg/St Andrews MB	7,078	7,409	4.7	2,133	5,276
26.	Sault Ste Marie ON	7,474	7,265	-2.8	3,044	4,221
27.	Moncton NB	7,968	7,122	-10.6	4,316	2,806
28.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,774	7,049	-9.3	5,339	1,710
29.	Hamilton ON	8,485	6,998	-17.5	3,935	3,063
30.	Edmonton Mun AB	9,634	6,815	-29.3	6,317	498
31.	Vancouver Harbour BC	6,575	6,705	2.0	5,827	878
32.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	8,068	6,635	-17.8	2,782	3,853
33.	Regina SK	5,227	6,242	19.4	4,607	1,635
34.	St John's NF	5,180	5,776	11.5	3,678	2,098
35.	Chicoutimi/St Honoré QC	6,479	5,457	-15.8	2,440	3,017
36.	Kelowna BC	4,644	5,260	13.3	3,786	1,474
37.	Gander Intl NF	4,948	5,257	6.2	3,402	1,855
38.	Whitehorse YT	5,839	5,149	-11.8	3,279	1,870
39.	Sudbury ON	5,816	4,975	-14.5	3,319	1,656
40.	Windsor ON	7,268	4,910	-32.4	2,572	2,338
41.	Montréal/Mirabel Intl QC	5,119	4,824	-5.8	4,445	379
42.	St-Jean QC	4,502	4,800	6.6	3,354	1,446
43.	Sept-Iles QC	3,912	3,398	-13.1	3,106	292
44.	North Bay ON	5,233	2,626	-49.8	1,798	828
	Total (44)	451,271	444,418	-1.5	299,908	144,510

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, juin 1996 (données provisoires)

For more information, please contact Paul Weiser (819-997-6177).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul Weiser (819-997-6177).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Third Quarter 1995 (Preliminary Data)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1994
1995	-	
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre
1.	Toronto - New York	206,060
2.	Toronto - Chicago	87,060
3.	Montréal - New York	83,800
4.	Vancouver - Los Angeles	75,560 ¹
5.	Toronto - Los Angeles	74,150
6.	Toronto - San Francisco	60,480
7.	Toronto - Boston	61,400
8.	Vancouver - San Francisco	46,980
9.	Calgary - Los Angeles	33,900
10.	Toronto - Miami	44,420
11.	Montréal - Los Angeles	34,730
12.	Montréal - Chicago	33,600
13.	Toronto - Washington/Baltimore	18,130
14.	Toronto - Atlanta	23,230
15.	Vancouver - New York	28,730
16.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	27,630
17.	Montréal - Boston	28,520
18.	Toronto - Philadelphia	28,740
19.	Vancouver - Chicago	18,320
20.	Montréal - Miami	30,050
21.	Montréal - Atlanta	11,800
22.	Montréal - Washington/Baltimore	14,780
23.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	25,150
24.	Toronto - Orlando	14,000
25.	Vancouver - Seattle/Tacoma	28,570
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,139,790
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,432,520 ¹

¹ Figures for the first quarter of 1994 do not include the American air carrier Business Express.

An estimated 2.9 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the summer (July, August, September) of 1995. A number of prominent air passenger markets obtained their best third quarter results in five years during the summer of that year.

The Toronto-New York market recorded an increase of more than 30 thousand passengers between the summers of 1994 and 1995, giving this top-ranked market its best result in five years. Canadian Airlines International introduced non-stop service in this market in June 1995.

The Montréal-New York market exceeded 90 thousand passengers for the first time in five years after the introduction of non-stop service by Continental Airlines and American Eagle.

The Vancouver-Los Angeles market also posted its best result in five years when its passenger figure for the third quarter of 1995 reached just under 90 thousand, making this city-pair the fourth largest market for air travel between Canada and the United States for this period.

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier - Troisième trimestre de 1995 (données provisoires)

Third Quarter 1995	Jan-Sept 1994	Jan-Sept 1995	Change Jan-Sept 1995/1994
Troisième trimestre	Jan-sept	Jan-sept	Variation Jan-sept
No-Nbre			
			%
236,980	551,710	588,850	6.7%
96,390	237,600	252,550	6.3%
93,500	226,040	256,120	13.3%
89,350	166,370 ¹	208,510	25.3%
80,120	187,690	194,090	3.4%
69,650	147,740	164,980	11.7%
66,110	161,820	172,180	6.4%
58,330	112,700	132,450	17.5%
42,020	83,600	99,750	19.3%
41,380	150,780	149,530	-0.8%
38,320	79,530	85,740	7.8%
36,250	85,700	89,050	3.9%
34,100	48,350	70,670	46.2%
32,870	67,970	97,250	43.1%
32,220	64,250	68,930	7.3%
31,080	81,410	88,170	8.3%
30,870	76,330	88,430	15.9%
29,890	82,400	85,370	3.6%
29,880	43,760	58,420	33.5%
27,920	88,940	95,430	7.3%
27,610	31,450	51,040	62.3%
27,310	39,900	59,790	49.8%
26,120	123,710	109,940	-11.1%
25,920	46,710	62,040	32.8%
25,850	56,020	59,200	5.7%
1,330,040	3,042,480	3,388,480	11.4%
2,884,520	6,707,970 ¹	7,371,010	9.9%

¹ Les chiffres du premier trimestre de 1994 ne comprennent pas le transporteur aérien américain Business Express.

On estime à 2,9 millions le nombre de passagers ayant voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers à l'été (juillet, août, septembre) 1995. Un certain nombre de marchés ont enregistré des résultats nettement supérieurs aux résultats de la période correspondante des cinq années précédentes, au cours de l'été de cette année.

La liaison Toronto-New York a enregistré une augmentation de plus de 30 mille passagers entre l'été de 1994 et l'été de 1995, ce que confère à ce marché de premier rang son meilleur résultat en cinq ans. Les Lignes aériennes Canadien International ont inauguré un service sans escale entre ces villes en juin 1995.

Le nombre de passagers enregistré au troisième trimestre entre Montréal et New York a dépassé 90 milles passagers pour la première fois en cinq ans. Cette hausse est le résultat de l'inauguration d'un service sans escale par Continental Airlines et American Eagle sur ce marché.

Le marché Vancouver-Los Angeles a également affiché les meilleurs résultats en cinq ans, le nombre de passagers ayant atteint un peu moins de 90 mille au troisième trimestre de 1995. Cette paire de villes s'est ainsi classée au quatrième rang pour les voyages aériens entre le Canada et les États-Unis pendant cette période.

Air travel in the Montréal-Atlanta market during the summer of 1995 more than doubled the level of the previous year while the Toronto-Atlanta market increased by 41.5% or almost ten thousand passengers. Both Air Canada and Delta Airlines introduced non-stop service in these markets early in 1995.

Year-over-year increases of over 80% were observed in air travel between Toronto and Washington/Baltimore as well as between Montreal and Washington/Baltimore. These increases coincided with the introduction by Air Canada of non-stop service on Canadair regional jets in these markets and the addition of capacity by US Air in the Montreal-Washington/Baltimore market.

Finally, the Vancouver-Chicago and Toronto-Chicago markets recorded increases of 63.1% and 10.7% respectively after the introduction by Canadian Airlines International of non-stop service between these cities.

Les voyages aériens entre Montréal et Atlanta au cours de l'été 1995 ont plus que doublé par rapport à l'année précédente, alors que les chiffres correspondants pour le marché Toronto-Atlanta ont augmenté de 41,5 % ou presque dix mille passagers. Air Canada et Delta Airlines ont débuté un service sans escales sur ces liaisons au deuxième trimestre de 1995.

Des augmentations supérieures à 80% ont été enregistrées sur les liaisons Toronto-Washington/Baltimore et Montréal-Washington/Baltimore entre le troisième trimestre de 1994 et le troisième trimestre de 1995. Ces hausses ont coïncidé avec l'inauguration par Air Canada d'un service sans escale à bord des avions à réaction de transport régional de Canadair sur ces marchés. De plus, US Air a accru sa capacité sur la liaison Montréal-Washington/Baltimore.

Finalement, les liaisons Vancouver-Chicago et Toronto-Chicago ont enregistré des augmentations respectives de 63,1% et 10,7% du nombre de passagers, après l'inauguration par les Lignes aériennes Canadien International d'un service sans escale entre ces villes.

SECTION 3 - TABLE 3.2

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics - Fourth Quarter 1995 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.2

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier - Quatrième trimestre de 1995 (données provisoires)

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1994	Fourth Quarter 1995	Jan-Dec 1994	Jan-Dec 1995	Change Jan-Dec 1995/1994
Rank	Paire de villes	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Jan-déc	Jan-déc	Variation Jan-déc
			No-Nbre			%
	Toronto - New York	183,050	249,080	734,760	802,400 ^r	9.2%
	Vancouver - Los Angeles	49,380 ^r	91,420	242,210 ^r	299,930	23.8%
	Montréal - New York	79,350	90,620	305,390	346,740	13.5%
	Toronto - Chicago	77,390	90,260	314,990	342,810	8.8%
	Toronto - Los Angeles	58,970	71,580	246,660	265,670	7.7%
	Toronto - Boston	49,840	56,650	211,660	228,830	8.1%
	Toronto - San Francisco	46,680	56,110	194,420	221,090	13.7%
	Toronto - Miami	62,580	55,510	213,360	205,040	-3.9%
	Vancouver - San Francisco	31,660	48,460	144,360	180,910	25.3%
	Toronto - Tampa/St. Petersburg	52,430	44,170	176,140	154,110	-12.5%
	Montréal - Miami	42,180	37,250	131,120	132,680	1.2%
	Toronto - Ft. Lauderdale	11,950	36,910	33,150	65,740	98.3%
	Toronto - Washington/Baltimore	16,170	34,460	64,520	105,130	62.9%
	Toronto - Orlando	15,770	32,490	62,480	94,530	51.3%
	Montreal - Ft. Lauderdale	16,870	31,500	45,700	70,120	53.4%
	Toronto - Atlanta	22,480	31,410	90,450	128,660	42.2%
	Montréal - Los Angeles	26,040	29,180	105,570	114,920	8.9%
	Montréal - Chicago	27,010	28,640	112,710	117,690	4.4%
	Toronto - Philadelphia	26,720	28,370	109,120	113,740	4.2%
	Vancouver - Hawaii	9,870	28,200	40,460	52,770	30.4%
	Montréal - Boston	28,160	28,060	104,490	116,490	11.5%
	Toronto - Dallas/Ft. Worth	28,340	26,980	109,750	115,150	4.9%
	Calgary - Los Angeles	26,980	26,320	110,580	126,070	14.0%
	Montréal - Washington/Baltimore	12,940	21,460	52,840	81,250	53.8%
	Calgary - Houston	8,130	19,730	38,020	50,860	33.8%
	Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus	1,010,940	1,294,820	3,994,910	4,533,330	13.5%
	Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes	2,158,520^r	2,792,680	8,942,490^{r,1}	10,128,010	13.3%

Figures for the first quarter of 1994 do not include the American air carrier Business Express.

¹ Les chiffres du premier trimestre de 1994 ne comprennent pas le transporteur aérien américain Business Express.

An estimated 10.1 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during 1995 following the signing of the Open Skies agreement in February of that year. Overall, air travel between Canada and the United States on scheduled and charter² flights combined totalled 11.9 million in 1995 compared to 11 million in 1994. This represents the highest level of air travel ever recorded between the two countries.

In 1995, a number of the top air passenger markets also registered their best results ever. Figures for scheduled services reached a record high for air travel between Toronto and Chicago, San Francisco, Atlanta, Dallas/Ft. Worth and Philadelphia. This was also the case for air travel between Montreal and Chicago, Los Angeles and Washington/Baltimore and, finally, between Vancouver and Los Angeles.

Charter flights were converted to scheduled flights in several of the top Canada-United States markets during 1995. Following are the total passenger figures for charter² and scheduled flights in the affected markets: Toronto-Ft. Lauderdale (+10.8% from 151,107 in 1994 to 167,486 in 1995); Toronto-Orlando (-11.1% from 266,215 in 1994 to 236,634 in 1995); Montreal-Ft. Lauderdale (-12.9% from 317,294 in 1994 to 276,292 in 1995); Toronto-Tampa/St. Petersburg (-17.5% from 360,515 in 1994 to 297,188 in 1995); and Vancouver-Hawaii (+14% from 170,235 in 1994 to 194,043 in 1995).

² Statistics Canada, Charter On-Flight Origin and Destination Survey.

For further information, please contact Carol Gudz (819-997-1386).

On estime à 10,1 millions le nombre de passagers ayant voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers en 1995, suite à la signature de l'accord Ciel ouvert en février de cette année. Globalement, le nombre de passagers voyageant sur les vols réguliers et nolisés² entre les deux pays s'est chiffré à 11,9 millions en 1995 par rapport à 11 millions en 1994. Ceci représente le niveau le plus élevé jamais enregistré du nombre de voyages aériens entre ces deux pays.

En 1995, les résultats affichés par certains des principaux marchés sont également les meilleurs jamais enregistrés. Certain des principaux marchés ont également enregistré leurs meilleurs résultats des dix dernières années. Ainsi le nombre de passagers sur des services réguliers entre Toronto et Chicago, San Francisco, Atlanta, Dallas/Ft. Worth et Philadelphia a atteint un sommet. La même situation existait pour des voyages aériens entre Montréal et Chicago, Los Angeles et Washington/Baltimore et, finalement, entre Vancouver et Los Angeles.

Des vols nolisés ont été convertis en vols réguliers sur plusieurs principales liaisons transfrontalières au cours de 1995. Les nombres de passagers voyageant sur des vols réguliers et d'affrètement² sur les liaisons touchées sont les suivants: Toronto-Ft. Lauderdale (+10,8% de 151 107 en 1994 à 167 486 en 1995); Toronto-Orlando (-11,1% de 266 215 en 1994 à 236 634 en 1995); Montreal-Ft. Lauderdale (-12,9% de 317 294 en 1994 à 276 292 en 1995); Toronto-Tampa/St. Petersburg (-17,5% de 360 515 en 1994 à 297 188 en 1995); et Vancouver-Hawaï (+14% de 170 235 en 1994 à 194 043 en 1995).

² Statistique Canada, Enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés.

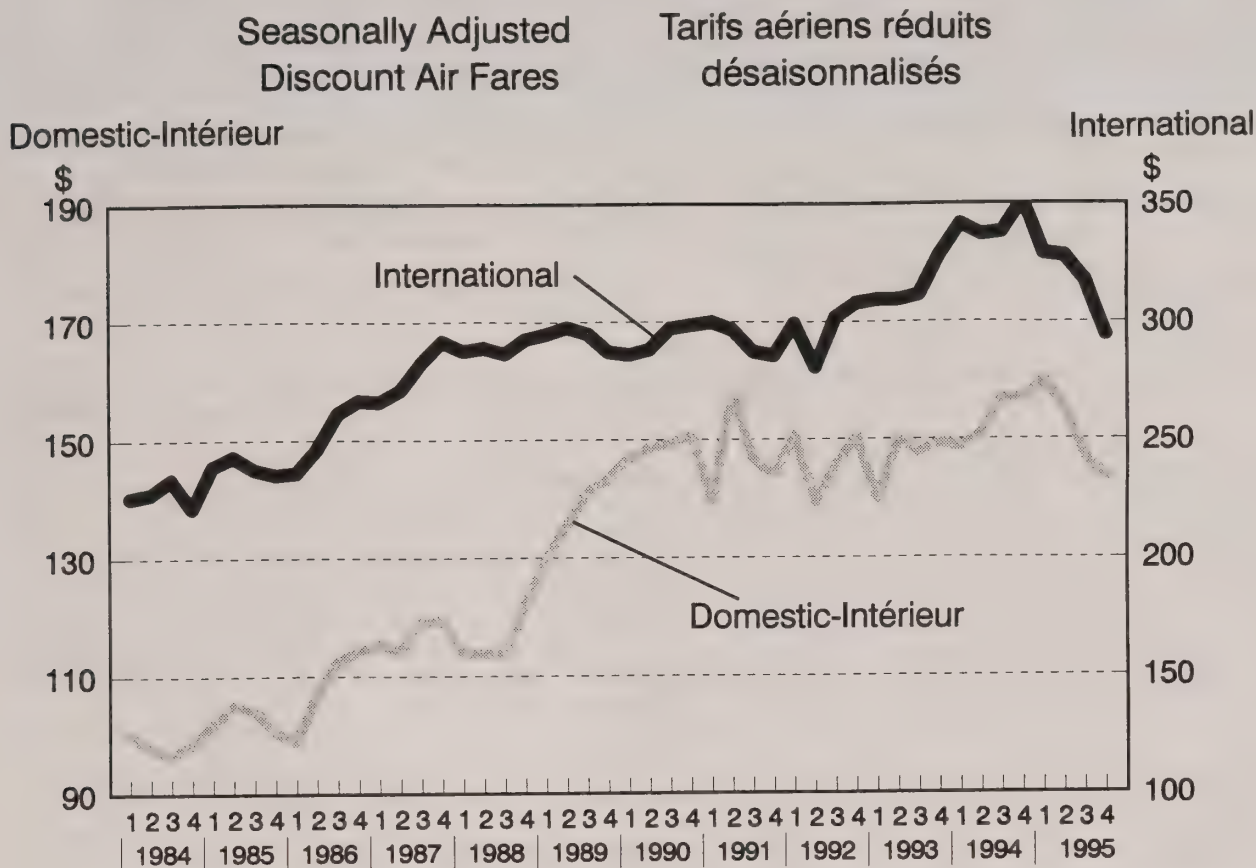
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386).

Section 4 - FIGURE 4.1

SECTION 4 - FIGURE 4.1

Seasonally Adjusted Discount Air Fares (Coupon Origin and Destination Basis) - 1984 to 1995 (1995 Preliminary Data)

Tarifs aériens réduits désaisonnalisés (sur la base de l'origine et la destination du volet) - 1984 à 1995 (données provisoires pour 1995)



In the fourth quarter of 1995, the seasonally adjusted domestic discount air fare decreased by 2.3% from the third quarter to \$143.5 (coupon origin and destination basis), the lowest level since the first quarter of 1993. This was the third consecutive decrease since the record fare of \$160.3 was reached in the first quarter of 1995. The fourth quarter fare was down by 8.6% from the previous year's fourth quarter figure of \$157.0.

In the fourth quarter of 1995, the seasonally adjusted international discount air fare decreased by 7.4% from the third quarter, to \$294.2. This was the largest ever quarterly decrease for this series, and the fourth consecutive decline. International discount fares dropped by 16.2% from the record level of \$351.2 reached in the fourth quarter of 1994, and were lower than at any time since 1991.

The sharp decline in fares in 1995 was the result of many factors. The most important was the Open Skies Agreement with the USA, which created many more competitive transborder services. Many of these new transborder services had introductory discount fares, which affected average prices. On domestic routes, the two major carriers instituted an escalating series of route expansions (Air Canada in the Western triangle, Canadian in the Eastern triangle), accompanied by introductory fares and matching seat sales.

Au cours du quatrième trimestre de 1995, le tarif aérien réduit intérieur désaisonnalisé a diminué de 2,3% par rapport au troisième trimestre pour s'établir à 143,5\$ (sur la base de l'origine et la destination du volet), le plus bas niveau enregistré depuis le premier trimestre de 1993. Ceci représente la troisième diminution consécutive depuis l'enregistrement du niveau record de 160,3\$ établi au cours du premier trimestre de 1995. Pour le quatrième trimestre, il s'agit d'une baisse de 8,6% par rapport au tarif de 157,0\$ atteint au cours du quatrième trimestre de 1994.

Au cours du quatrième trimestre de 1995, le tarif aérien réduit international désaisonnalisé a diminué de 7,4% par rapport au troisième trimestre pour atteindre 294,2\$. Ceci représente le repli le plus important à jamais avoir été enregistré pour cette série de données. Il s'agit également d'une quatrième diminution consécutive. Les tarifs réduits internationaux, qui étaient à leur plus bas niveau depuis 1991, ont chuté de 16,2% par rapport au niveau record de 351,2\$ atteint au cours du quatrième trimestre de 1994.

La forte baisse des tarifs en 1995 fut le résultat de plusieurs facteurs. Le facteur le plus important a sans doute été l'accord «Cielles ouverts» avec les États-Unis, ce qui a favorisé l'accroissement des services transfrontaliers concurrentiels. Des tarifs promotionnels ont été offerts sur plusieurs de ces nouveaux services transfrontaliers, ce qui a influé sur les tarifs moyens. Sur les liaisons intérieures, les deux principaux transporteurs ont instauré une série d'expansions des services (Air Canada dans le triangle de l'Ouest, Canadien dans le triangle de l'Est) en offrant des tarifs promotionnels et des ventes de sièges.

For further information, please contact Bradley Snider (819-997-6189), Internet snidbra@statcan.ca

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176), Internet snidbra@statcan.ca

**HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED
ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chief
Surface and Marine Transport Program

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Michel Cloutier
Chef
Programme des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National
toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez
composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 10

Vol. 28, N° 10

HIGHLIGHTS

- Air Canada reported a decrease of 7% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted) on their international (scheduled and charter) routes in July 1996. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) shrunk by 3% (seasonally adjusted). However, the drop by Air Canada comes after an exceptionally large increase in June. The June increase represented the largest absolute monthly gains in international passenger-kilometres flown by Air Canada since deregulation in 1988. CAI also experienced a near record increase in June.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In 1995, the number of passengers travelling on international charter flights slightly decreased by 1% compared to 1994. The passenger count went from 5,064,587 in 1994 to 5,032,855 in 1995.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- En juillet 1996, Air Canada a déclaré une baisse de 7% au niveau des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont régressé de 3% (données désaisonnalisées). Cependant, la baisse dans les opérations d'Air Canada survient après une croissance exceptionnelle en juin. La hausse observée en juin représente la plus forte croissance mensuelle, en termes absolus, des passagers-kilomètres réalisés par Air Canada sur ses routes internationales depuis la déréglementation en 1988. LACI a également enregistré presque un sommet en juin.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- En 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols notisés internationaux a légèrement diminué de 1% comparativement à 1994, passant de 5 064 587 passagers en 1994 à 5 032 855 en 1995.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, July
1996 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	July 1996 Juillet	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente
	'000	%
Air Canada		
Passengers		
Scheduled - Domestic	708	7.2
- International	651	17.0
- Total	1 358	11.7
Charter	1	-88.5
Total	1 359	11.3
Passenger-kilometres		
Scheduled - Domestic	1 010 699	-0.1
- International	2 174 327	15.9
- Total	3 185 025	10.3
Charter	2 540	-83.6
Total	3 187 565	9.8
Available Seat-kilometres		
Scheduled	4 678 324	10.2
Charter	2 795	-88.5
Total	4 681 120	9.6
Load Factors		
Scheduled %	68.1	...
Charter %	90.9	...
Total %	68.1	...
Hours flown	45	14.8
Canadian Airlines Intl Ltd*		
Passengers		
Scheduled - Domestic	528	4.0
- International	312	5.2
- Total	840	4.5
Charter	17	-51.7
Total	857	2.1
Passenger-kilometres		
Scheduled - Domestic	875 639	3.8
- International	1 751 007	3.8
- Total	2 626 646	3.8
Charter	37 546	-44.2
Total	2 664 192	2.6
Available Seat-kilometres		
Scheduled	3 333 759	-
Charter	46 779	-52.5
Total	3 380 538	-1.5
Load Factors		
Scheduled %	78.8	...
Charter %	80.3	...
Total %	78.8	...
Hours flown	27	0.9

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

Air Canada reported a decrease of 7% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted) on their international (scheduled and charter) routes in July 1996. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) shrunk by 3% (seasonally adjusted). (The table above contains raw data.) However, the drop by Air Canada comes after an exceptionally large increase in June. The June increase represented the largest absolute monthly gains in international passenger-kilometres flown by Air Canada since deregulation in 1988. CAI also experienced a near record increase in June. For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens, Juillet 1996 (données provisoires)

STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	Year-to-Date 1996 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative
	'000	%
Air Canada		
Passagers		
Réguliers - Intérieur	4 245	8.6
- International	3 989	31.2
- Total	8 233	18.4
Affrètements	18	-91.2
Total	8 252	15.2
Passagers-kilomètres		
Réguliers - Intérieur	6 070 521	9.0
- International	11 464 848	31.1
- Total	17 535 369	22.5
Affrètements	50 739	-91.2
Total	17 586 108	18.1
Sièges-kilomètres disponibles		
Réguliers	27 094 442	16.6
Affrètements	66 781	-91.9
Total	27 161 224	12.8
Coefficients de remplissage		
Réguliers %	64.7	...
Affrètements %	76.0	...
Total %	64.8	...
Heures de vol	277	17.2
Lignes aériennes Canadien Intl		
Passagers		
Réguliers - Intérieur	3 111	6.6
- International	1 311	-9.5
- Total	5 010	14.7
Affrètements	174	-64.9
Total	5 183	6.6
Passagers-kilomètres		
Réguliers - Intérieur	4 892 502	10.3
- International	9 835 036	15.9
- Total	14 727 538	13.9
Affrètements	460 403	-55.2
Total	15 187 941	8.8
Sièges-kilomètres disponibles		
Réguliers	20 830 103	7.5
Affrètements	568 115	-56.9
Total	21 398 218	3.4
Coefficients de remplissage		
Réguliers %	70.7	...
Affrètements %	81.0	...
Total %	71.0	...
Heures de vol	176	0.3

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols de grands voyageurs effectués en échange de points."

En juillet 1996, Air Canada a déclaré une baisse de 7% au niveau de passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont régressé de 3% (données désaisonnalisées). (Le tableau ci-dessus contient des données brutes. Cependant, la baisse dans les opérations d'Air Canada survient après une croissance exceptionnelle en juin. La hausse observée en juin représente la plus forte croissance mensuelle, en termes absolus, des passagers-kilomètres réalisés par Air Canada sur ses routes internationales depuis la déréglementation en 1988. LACI a également enregistré presque un sommet en juin. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piétr (819-997-6176).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I & II,
January-March 1996

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux
I & II, Janvier-mars 1996

		Total		Level IA		Levels IB-II	
		1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		28	27.3	2	-	26	30.0
Passengers - Passagers		8 874	12.7	5 306	14.1	3 568	10.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	152 380	1.8	98 044	3.0	54 336	-0.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		18 134 461	14.0	12 568 950	15.8	5 565 512	10.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 813 446	14.0	1 256 895	15.8	556 551	10.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		496 672	7.6	441 518	7.9	55 154	5.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		2 310 118	12.6	1 698 413	13.6	611 705	9.8
Hours flown - Heures de vol		358	7.9	187	8.8	171	6.9
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		7 517	26.0	5 193	23.3	2 325	32.3
Goods carried - Marchandises transportées	kg	122 724	3.2	97 926	3.9	24 798	0.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		13 987 521	32.2	12 250 067	25.1	1 737 455	119.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		1 398 752	32.2	1 225 007	25.1	173 745	119.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		458 257	8.2	441 105	8.5	17 153	0.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 857 009	25.3	1 666 111	20.2	190 898	98.5
Hours flown - Heures de vol		317	15.4	183	16.3	133	14.1
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		1 357	-28.7	113	-74.1	1 243	-15.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	29 656	-3.4	118	-86.4	29 538	-1.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 146 940	-22.0	318 883	-69.9	3 828 057	-10.1
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		414 694	-22.0	31 888	-69.9	382 806	-10.1
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		38 415	1.5	413	-85.0	38 002	8.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		453 109	-20.5	32 301	-70.3	420 807	-8.7
Hours flown - Heures de vol		41	-27.8	4	-71.1	37	-12.8

Figures expressed in full, not in thousands.

Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

Some of the increases in scheduled transborder and international operations are the result of carriers shifting operations from charter services to scheduled services.

La croissance dans les activités régulières transfrontalières et internationales s'explique en partie par le déplacement des activités des services d'affrètement vers les services réguliers par les transporteurs.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 2 - TABLE 2.2

Operating Statistics by Sector - Canadian Air Carriers, Levels
I & II, January-March 1996

SECTION 2 - TABLEAU 2.2

Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens
canadiens, Niveaux I & II, Janvier-mars 1996

		Domestic		Transborder		Other International	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
		1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		5 019	13.6	2 052	13.7	1 802	9.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	84 727	-3.4	19 981	6.4	47 672	10.4
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 513 375	17.3	4 085 822	9.5	8 535 264	14.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		551 338	17.3	408 582	9.5	853 526	14.2
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		131 925	0.5	49 815	6.7	314 932	11.1
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		683 262	13.7	458 397	9.2	1 168 458	13.4
Hours flown - Heures de vol		218	2.6	76	31.0	63	4.3
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		4 755	13.5	1 886	80.6	876	19.1
Goods carried - Marchandises transportées	kg	62 209	-4.0	14 070	18.8	46 446	9.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		4 992 399	18.0	3 682 559	95.4	5 312 563	18.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		499 240	18.0	368 256	95.4	531 256	18.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		103 523	-1.8	43 232	17.1	311 502	10.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		602 763	14.1	411 488	82.6	842 758	15.8
Hours flown - Heures de vol		202	2.8	73	86.6	42	7.4
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		265	14.4	166	-78.2	926	1.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	22 519	-1.6	5 911	-14.9	1 226	39.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		520 976	11.0	403 263	-78.2	3 222 701	7.3
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		52 098	11.0	40 326	-78.2	322 270	7.3
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		28 401	10.3	6 583	-32.8	3 430	50.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		80 499	10.7	46 910	-75.9	325 700	7.7
Hours flown - Heures de vol		16	-0.2	4	-80.9	22	-1.2

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceeding years.

Some of the increases in scheduled transborder and international operations are the result of carriers shifting operations from charter services to scheduled services.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

La croissance dans les activités régulières transfrontalières et internationales s'explique en partie par le déplacement des activités des services d'affrètement vers les services réguliers par les transporteurs.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 2 - TABLE 2.3

SECTION 2 - TABLEAU 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA,
January-March 1996

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau
IA, Janvier-mars 1996

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd.		
		Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée					
		1995	1996	Change 1996/1995 Variation	1995	1996	Change 1996/1995 Variation
		'000	'000	%	'000	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		2 874	3 216	11.9	1 775	2 090	17.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	56 326	60 445	7.3	38 831	37 599	-3.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 801 008	6 627 833	14.3	5 050 823	5 941 117	17.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		580 101	662 783	14.3	505 082	594 112	17.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		237 844	265 831	11.8	171 438	175 687	2.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		817 945	928 614	13.5	676 520	769 799	13.8
Hours flown - Heures de vol		98	113	15.0	74	74	0.6
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		2 719	3 203	17.8	1 492	1 990	33.4
Goods carried - Marchandises transportées	kg	55 598	60 435	8.7	38 691	37 491	-3.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		5 368 799	6 588 372	22.7	4 423 060	5 661 695	28.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		9 352 804	10 610 205	13.4	7 575 815	8 469 638	11.8
Passenger load factor - Coefficient de remplissage	%	57.4	62.1	...	58.4	66.9	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		536 880	658 837	22.7	442 306	566 169	28.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		235 339	265 804	12.9	171 189	175 300	2.4
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		772 219	924 642	19.7	613 495	741 470	20.9
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		1 439 156	1 614 697	12.2	1 111 318	1 283 986	15.5
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	53.7	57.3	...	55.2	57.8	...
Hours flown - Heures de vol		94	113	20.4	64	71	10.4
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		156	13	-91.5	283	100	-64.6
Goods carried - Marchandises transportées	kg	729	10	-98.6	140	108	-22.8
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		432 209	39 461	-90.9	627 763	279 422	-55.5
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		43 221	3 946	-90.9	62 776	27 942	-55.5
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		2 505	26	-99.0	249	387	55.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		45 726	3 972	-91.3	63 025	28 329	-55.1
Hours flown - Heures de vol		5	1	-87.7	10	4	-62.8

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa
Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 2 - TABLE 2.4

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, January-March 1996

		Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	3,203	1,990	999	853
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	17.8	33.4	6.0	27.4
Market share - Part du marché	%	45.5	28.2	14.2	12.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	6,588	5,662	465	405
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	22.7	28.0	9.3	28.0
Market share - Part du marché	%	50.2	43.2	3.5	3.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	10,610	8,470	963	858
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	13.4	11.8	8.8	23.2
Market share - Part du marché	%	50.8	40.5	4.6	4.1
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	710	470	136	105
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	18.2	3.9	4.1	27.5
Market share - Part du marché	%	49.9	33.1	9.6	7.4
Hours Flown - Heures de vol	'000	113	71	59	43
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	20.4	10.4	9.1	12.4
Market share - Part du marché	%	39.5	24.7	20.7	15.1
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers	'000	4,202	2,843	5,193	1,852
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	14.8	31.5	23.3	14.9
Market share - Part du marché	%	59.6	40.4	73.7	26.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	7,053	6,067	12,250	870
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	21.7	28.0	25.1	17.3
Market share - Part du marché	%	53.8	46.2	93.4	6.6
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	11,574	9,328	19,080	1,821
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	13.0	12.8	12.7	15.2
Market share - Part du marché	%	55.4	44.6	91.3	8.7
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	846	576	1,180	241
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.7	7.6	12.1	13.1
Market share - Part du marché	%	59.5	40.5	83.0	17.0
Hours Flown - Heures de vol	'000	172	114	183	102
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.2	11.1	16.3	10.5
Market share - Part du marché	%	60.2	39.8	64.2	35.8

¹ Year-over-year change.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1995 and 1996, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

¹ Variation sur la base d'une année à l'autre.

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1995 et 1996, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piédro (819-997-6176).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, July 1996 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, juillet 1996 (données provisoires)

Rank July 1996 Rang Juillet	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	July 1995 Juillet	July 1996 Juillet	Change July 1996/1995 Variation Juillet	July 1996 Itinerant Juillet 1996	July 1996 Local Juillet 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	30,236	33,451	10.6	33,443	8
2.	Vancouver Intl BC	30,448	32,472	6.6	32,472	--
3.	Calgary Intl AB	20,479	22,048	7.7	21,032	1,016
4.	Victoria Intl BC	16,150	19,277	19.4	12,652	6,625
5.	Montréal/St Hubert QC	16,382	19,269	17.6	9,712	9,557
6.	Boundary Bay BC	17,740	19,162	8.0	7,072	12,090
7.	Montréal/Dorval Intl QC	16,776	17,403	3.7	17,403	-
8.	Calgary/Springbank AB	14,144	16,229	14.7	4,569	11,660
9.	Toronto/Buttonville ON	14,782	16,014	8.3	8,242	7,772
10.	St-Jean QC	6,515	14,821	127.5	10,707	4,114
11.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	14,224	14,578	2.5	11,053	3,525
12.	Winnipeg Intl MB	14,096	14,398	2.1	11,816	2,582
13.	Québec/Jean Lesage Intl QC	14,980	14,176	-5.4	10,368	3,808
14.	Toronto City Centre ON	12,343	13,880	12.5	7,170	6,710
15.	Halifax Intl NS	13,475	12,771	-5.2	8,933	3,838
16.	Winnipeg/St Andrews MB	12,470	12,247	-1.8	2,897	9,350
17.	Abbotsford BC	11,857	11,026	-7.0	4,605	6,421
18.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	8,369	10,434	24.7	4,155	6,279
19.	London ON	10,062	10,158	1.0	6,314	3,844
20.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	9,710	9,942	2.4	5,932	4,010
21.	Moncton NB	9,535	9,233	-3.2	4,793	4,440
22.	Pitt Meadows BC	7,508	8,719	16.1	4,049	4,670
23.	Edmonton Intl AB	5,253	8,699	65.6	8,451	248
24.	Hamilton ON	8,320	8,621	3.6	4,385	4,236
25.	Windsor ON	9,512	8,037	-15.5	3,497	4,540
26.	Oshawa ON	8,900	7,935	-10.8	3,499	4,436
27.	Langley BC	6,707	7,386	10.1	2,992	4,394
28.	Edmonton/Villeneuve AB	6,645	7,371	10.9	1,487	5,884
29.	Regina SK	6,142	7,345	19.6	5,347	1,998
30.	Vancouver Harbour BC	6,614	7,232	9.3	6,134	1,098
31.	Thunder Bay ON	6,298	7,036	11.7	4,614	2,422
32.	Yellowknife NT	6,590	6,887	4.5	4,062	2,825
33.	Whitehorse YT	6,717	6,735	0.3	3,919	2,816
34.	Edmonton Mun AB	8,743	6,503	-25.6	6,071	432
35.	Gander Intl NF	5,884	6,488	10.3	4,430	2,058
36.	St John's NF	5,214	6,292	20.7	3,905	2,387
37.	Prince George BC	6,143	5,930	-3.5	4,366	1,564
38.	Chicoutimi/St Honoré QC	18,763	5,793	-69.1	2,623	3,170
39.	Kelowna BC	4,624	5,786	25.1	4,200	1,586
40.	Sudbury ON	5,534	5,503	-0.6	3,171	2,332
41.	Montréal/Mirabel Intl QC	5,212	4,785	-8.2	4,471	314
42.	Sault Ste Marie ON	5,693	4,434	-22.1	2,822	1,612
43.	Sept-Iles QC	3,467	3,384	-2.4	3,077	307
44.	North Bay ON	7,523	2,654	-64.7	1,964	690
	Total (44)	476,779	492,544	3.3	328,876	163,668

For more information, please contact Paul Weiser (819-997-6177).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul Weiser (819-997-6177).

SECTION 4 - TABLE 4.1.

International Charter Passengers, by Region. Annual 1993 to 1995 (Preliminary data for 1995)

Region	Year 1993 Année	Year 1994 Année	Year 1995 Année	Change 1994/1993 Variation	Change 1995/1994 Variation	Région
				%	%	
Africa	2,727	3,866	1,256	41.8	-67.5	Afrique
Asia	4,529	-	179	--	--	Asie
Europe	1,011,395	1,194,897	1,366,481	18.1	14.4	Europe
Pacific	115	-	-	--	--	Pacifique
Southern	1,660,881	1,781,268	1,867,627	7.2	4.8	Sud
United States	2,117,587	2,084,556	1,797,312	-1.6	-13.8	États-Unis
Grand Total	4,797,234	5,064,587	5,032,855	5.6	-0.6	Grand Total

-TRAFFIC

In 1995, the number of passengers travelling on international charter flights slightly decreased by 0.6% compared to 1994. The passenger count went from 5,064,587 in 1994 to 5,032,855 in 1995.

- Europe

During 1995, 1,366,481 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 14.4% compared to 1,194,897 passengers registered by this region in 1994. In 1995, Canadian carriers carried 84.0% of passengers travelling between Canada and Europe.

The United Kingdom, which is Europe's major charter market, posted an increase of 18.9% compared to 1994, to reach 470,460 passengers. France, the second largest charter market for Europe, showed an increase of 11.1% compared to 1994, to reach 433,356 passengers in 1995.

Other European charter markets which reported increases of passengers were: the Netherlands with 110,958 passengers (23,945 more passengers); Germany with 53,674 passengers (18,022 more passengers) and Italy with 40,338 passengers (8,414 more passengers).

- Southern

The South registered a traffic increase of 4.8% in 1995, to reach a record 1,867,627 passengers, 96.2% of which travelled with Canadian carriers.

The four major charter markets for the Southern region were: Mexico; Cuba; the Dominican Republic and the Netherlands Antilles. Mexico, while continuing to be the major charter destination for Canadians travelling South, experienced an increase of 3.3%, to reach a total 654,121 passengers.

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Annuel 1993-1995 (données provisoires pour 1995)

-TRAFIC

En 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a légèrement diminué de 0,6% comparativement à 1994, passant de 5 064 587 passagers en 1994 à 5 032 855 en 1995.

- Europe

Au cours de 1995, 1 366 481 passagers ont voyagé sur vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une augmentation de 14,4% par rapport aux 1 194 897 passagers enregistrés par cette région en 1994. En 1995, les transporteurs canadiens ont transporté 84,0% des passagers effectuant un voyage entre le Canada et l'Europe.

Le Royaume-Uni, le principal marché nolisé de l'Europe, a présenté une hausse de 18,9% par rapport à 1994, pour atteindre 470 460 passagers. La France, le deuxième marché d'affrètement en importance pour l'Europe a, pour sa part, présenté une augmentation de 11,1% comparativement à 1994, atteignant ainsi 433 356 passagers en 1995.

Les autres marchés d'affrètement de l'Europe qui ont rapporté des augmentations intéressantes de passagers, ont été: les Pays-Bas avec 110 958 passagers (soit 23 945 passagers de plus), l'Allemagne avec 53 674 passagers (soit 18 022 passagers de plus) et l'Italie avec 40 338 passagers (soit 8 414 passagers de plus).

- Sud

Le Sud a enregistré une hausse de trafic de 4,8% en 1995, pour atteindre un nombre record de 1 867 627 passagers. Les transporteurs canadiens ont transporté 96,2% de ces passagers au cours de 1995.

Les quatre principaux marchés nolisés du Sud furent: le Mexique, Cuba, la République Dominicaine et les Antilles Néerlandaises. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud avec une hausse de 3,3%, pour un total de 654 121 passagers.

In 1995, Cuba ranked second with an increase of 41.3% compared to 1994, to a record of 312,193 passengers. The Dominican Republic held third place, in 1995, recording 285,308 passengers. This represented an increase of 5.5% compared to the previous year. The South's fourth major charter market, Netherlands Antilles, was the only market for this region which presented a traffic decrease in 1995, after an impressive increase of 50.8% in 1994. Netherlands Antilles showed a decrease of 1.8%, reporting 119,746 passengers in 1995.

- United States

In 1995, the United States registered a decrease in charter traffic of 13.8%. The passenger counts for this region went from 2,084,556 in 1994 to 1,797,312 in 1995. This drop was due, principally, to the «Open Skies» Agreement between Canada and the United States. It should be noted that this decrease presented in the charter statistics is largely the result of air carriers transferring some charter services to scheduled services.

In 1995, Canadian carriers carried 95.9% of passengers travelling between Canada and the United States. In the transborder charter market, in 1995, it is Florida (although it remained the major market), which seems to have been affected most by the charters being «converted» to scheduled flights. This destination, which obtained 1,087,844 passengers in 1994, registered a decrease of 22.6% in 1995, to 841,621 charter passengers.

Nevada, the second major market for Canadians in the United States, also registered a decrease in charter passengers in 1995. This destination went from 592,376 passengers in 1994 to 509,640 passengers in 1995, which represented a drop of 14.0%.

Meanwhile, the two other major United States charter markets, namely Hawaii and California, both registered traffic increases in 1995. Hawaii obtained 177,098 passengers, which represented an increase of 4.6% compared to 1994. California registered 133,040 passengers, which represented an increase of 51.9% in comparison of 1994. However, these increases do not counterbalance the losses registered by Florida, Nevada and the rest of the US markets.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

En 1995, Cuba s'est classé en deuxième position avec une hausse de 41,3% par rapport à 1994, en recueillant un nombre record de passagers de 312 193. La République Dominicaine a occupé la troisième position, en 1995, en récoltant 285 308 passagers. Cela a représenté une augmentation de 5,5% par rapport à l'année précédente. Parmi les quatre principaux marchés nolisés du Sud, les Antilles Néerlandaises ont été le seul marché de cette région à avoir présenté une diminution de trafic en 1995. Après une impressionnante hausse de 50,8% enregistrée en 1994, les Antilles Néerlandaises ont présenté une diminution de 6,8%, récoltant 119 746 passagers en 1995.

- États-Unis

En 1995, les États-Unis ont enregistré une diminution dans le secteur des affrètements de 13,8%. Le nombre de passagers de cette région est passé de 2 084 556 en 1994 à 1 797 312 en 1995. Cette baisse a été principalement causée par le nouvel accord «Cielles ouverts» entre le Canada et les États-Unis. Il serait bien de noter que cette diminution présente dans les statistiques d'affrètement est principalement le résultat d'un transfert des services d'affrètement vers des services réguliers de la part de certains transporteurs aériens.

En 1995, les transporteurs canadiens ont transporté 95,9% des passagers voyageant entre le Canada et les États-Unis. Dans le marché des services d'affrètement transfrontaliers, en 1995, c'est la Floride (bien qu'elle soit demeurée le principal marché), qui semble avoir été la plus affectée par la conversion de vols affrétés vers des vols réguliers. Cette destination, qui avait recueilli 1 087 844 passagers en 1994, a enregistré une diminution de 22,6% en 1995 en récoltant 841 621 passagers d'affrètement.

Le Nevada, le deuxième marché en importance des Canadiens vers les États-Unis, a aussi enregistré une diminution des passagers d'affrètement en 1995. Cette destination est passée de 592 376 passagers en 1994 à 509 640 en 1995, ce qui a représenté une baisse de 14,0%.

Cependant, les deux autres principaux marchés des États-Unis, soit Hawaï et la Californie, ont tous les deux enregistré des hausses de trafic en 1995. Hawaï a récolté 177 098 passagers, soit une hausse de 4,6% par rapport à 1994. La Californie a enregistré 133 040 passagers, soit une hausse de 51,9% en comparaison à 1994. Néanmoins, ces deux augmentations n'ont pu contrebalancer les pertes encourues par la Floride, le Nevada et les autres marchés américains.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section de camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 11

Vol. 28, N° 11

HIGHLIGHTS

- Air Canada reported an increase of 3% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted) on their international (scheduled and charter) routes in August 1996. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) grew by 2%. In the international market, Air Canada was operating at a level that was 23% larger than one year earlier, while CAI was 5% larger. Available on CANSIM: Matrix 385
- In the first quarter of 1996, the Level IB and II Canadian air carriers reported their 14th consecutive seasonally adjusted basic income (defined as operating income plus interest income minus interest expenses). Level IB and II carriers are typically the largest Canadian air carriers after Air Canada and CAI. There are currently 20 of them. The seasonally adjusted income of these carriers has averaged \$13 million per quarter in the period since the third quarter of 1992.
- In 1995, the proportion of discount fare passengers reached record levels of 80% in the international sector and 71% in the domestic sector.
- Available seat-kilometres flown in August 1996 by U.S. air carriers on transborder routes (estimated from Aircraft Movements Survey data) increased by 26% compared to August 1995. Canadian air carriers only increased their output by 7%. Delta Airlines and American Airlines accounted for 32%, and 20%, of the increase by U.S. carriers, respectively. Delta's new services from Vancouver to Atlanta, Cincinnati and Salt Lake City accounted for the bulk of their increases.

Recent release

- **Air Charter Statistics**, Annual, 1995 (Catalogue No. 51-207-XPB)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- En août 1996, Air Canada a déclaré une augmentation de 3% au niveau des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont progressé de 2%. Les opérations de Air Canada, dans le secteur international, étaient 23% plus élevées qu'il y a un an, tandis que celles de LACI étaient 5% plus élevées. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Au cours du premier trimestre de 1996, les transporteurs aériens canadiens de niveaux IB et II ont déclaré une quatorzième hausse consécutive (données désaisonnalisées) de leur revenu direct (le revenu direct se compose du revenu d'exploitation plus les revenus d'intérêts moins les intérêts versés). Après Air Canada et LACI, les transporteurs de niveaux IB et II sont les plus importants transporteurs aériens canadiens. Présentement, on dénombre 20 transporteurs dans ces groupes. Le revenu désaisonnalisé de ces transporteurs est, en moyenne, de 13 millions\$ par trimestre depuis le troisième trimestre de 1992.
- En 1995, la proportion des passagers voyageant à prix réduit a atteint des niveaux records de 80% dans le secteur international et de 71% dans le secteur intérieur.
- Le nombre de sièges-kilomètres réalisés en août 1996 par les transporteurs aériens américains sur les routes transfrontalières (données estimées sur la base des statistiques des mouvements d'aéronefs) ont augmenté de 26% par comparaison au mois d'août 1995. Les transporteurs aériens canadiens n'ont augmenté leur résultat que de 7%. Delta Airlines et American Airlines ont compté pour 32% et 20%, respectivement, de la hausse enregistrée par les transporteurs américains. Ce sont les nouveaux services de Delta entre Vancouver et Atlanta, Cincinnati et Salt Lake City qui ont causé cette forte hausse.

Mise en circulation récente

- **Statistiques des affrètements aériens**, Annuel, 1995 (n° 51-207-XPBau catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics Canada
 Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
August 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs
aériens, Août 1996 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	August 1996 Août	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1996 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	'000	%	'000	%	
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	722	-1.0	4 928	6.2	Réguliers - Intérieur
- International	705	17.9	4 687	28.8	- International
- Total	1 427	7.5	9 615	16.2	- Total
Charter	1	-89.7	19	-91.1	Affrètements
Total	1 428	7.1	9 634	13.4	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	1 086 700	-1.8	7 157 221	7.2	Réguliers - Intérieur
- International	2 351 966	18.0	13 816 814	28.6	- International
- Total	3 438 666	10.9	20 974 035	20.4	- Total
Charter	1 415	-93.3	52 514	-91.3	Affrètements
Total	3 440 081	10.2	21 026 189	16.7	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 667 452	9.7	31 761 894	15.5	Réguliers
Charter	2 314	-90.8	69 096	-91.9	Affrètements
Total	4 669 766	9.1	31 830 990	12.3	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	73.7	...	66.0	...	Réguliers %
Charter %	61.1	...	75.5	...	Affrètements %
Total %	73.7	...	66.1	...	Total %
Hours flown	45	14.8	321	16.8	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	556	-1.5	3 667	5.3	Réguliers - Intérieur
- International	336	5.5	2 235	26.5	- International
- Total	893	1.0	5 902	12.4	- Total
Charter	19	-41.5	193	-63.5	Affrètements
Total	912	-0.5	6 095	5.5	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	940 879	-	5 833 381	8.5	Réguliers - Intérieur
- International	1 896 710	6.3	11 731 746	14.2	- International
- Total	2 837 589	4.2	17 565 127	12.2	- Total
Charter	44 109	-37.6	504 512	-54.1	Affrètements
Total	2 881 698	3.1	18 069 639	7.9	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 356 663	1.2	24 186 767	6.6	Réguliers
Charter	51 470	-38.3	619 585	-55.8	Affrètements
Total	3 408 134	0.2	24 806 351	3.0	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	84.5	...	72.6	...	Réguliers %
Charter %	85.7	...	81.4	...	Affrètements %
Total %	84.6	...	72.8	...	Total %
Hours flown	27	1.3	205	1.3	Heures de vol

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

Air Canada reported an increase of 3% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted) on their international (scheduled and charter) routes in August 1996. (The table above contains raw data). Canadian Airlines International Ltd. (CAI) grew by 2%. In the international market, Air Canada was operating at a level that was 23% larger than one year earlier, while CAI was 5% larger.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols de grands voyageurs effectués en échange de points."

En août 1996, Air Canada a déclaré une augmentation de 3% au niveau des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). (Le table au ci-dessus contient des données brutes). Les opérations des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont progressé de 2%. Les opérations de Air Canada, dans le secteur international, étaient 23% plus élevées qu'il ya un an, tandis que celles de LACI étaient 5% plus élevées.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLE 2.1

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-II,
January-March 1996

État trimestriel des recettes - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-II, Janvier-mars 1996

	Total		Level IA		Levels IB - II	
			Niveau IA		Niveaux IB - II	
	Change		Change		Change	
	1996	Variation	1996	Variation	1996	Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	22	4.8	2	-	20	5.3
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 641 814	13.4	1 307 881	10.6	333 933	25.9
- Passengers - Passagers	1 488 248	15.1	1 180 103	12.1	308 145	28.5
- Goods - Marchandises	153 566	-1.0	127 778	-1.4	25 788	1.1
Charter services - Services d'affrètement	221 726	-21.4	22 535	-65.4	199 191	-8.2
- Passengers - Passagers	203 165	-23.3	22 529	-65.2	180 636	-9.7
- Goods - Marchandises	18 561	7.9	6	-98.6	18 555	10.6
Other flying services - Autres services aériens	5 989	1.9	-	...	5 989	1.9
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-100.0	-	...	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien nettes	68 300	6.9	58 686	7.7	9 614	2.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 937 829	7.7	1 389 102	6.7	548 727	10.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance ground property and equipment - Frais d'entretien biens et équipement au sol	50 413	10.3	44 250	5.9	6 163	57.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	729 656	16.0	508 687	15.9	220 970	16.2
Maintenance flight equipment - Frais d'entretien équipements de vol	217 053	-14.7	133 329	-22.8	83 724	2.3
General services and administration - Services généraux et administration	967 626	14.2	779 251	15.5	188 376	9.1
Depreciation - Dépréciation	84 929	7.6	65 226	7.9	19 703	6.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 049 678	10.5	1 530 742	10.2	518 936	11.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-111 849	100.9	-141 640	64.2	29 791	-2.6
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses) net - Gains (pertes) de capital nets	10 033	220.4	9 182	679.5	850	-56.5
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	16 686	10.4	14 168	-1.3	2 518	232.7
Interest expenses - Intérêts versés	87 135	-22.6	71 988	-24.7	15 148	-10.9
Miscellaneous non-operating income (expenses) net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation nets	-15 731	19.9	-15 144	14.9	-587	...
Total non-operating income (expenses) net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation nets	-76 147	-29.1	-63 781	-31.6	-12 366	-13.1
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-187 996	15.2	-205 421	14.5	17 425	6.6
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	12 764	-9.1	1 612	-1.2	11 152	-10.1
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-200 760	13.3	-207 033	14.3	6 273	59.5

Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 2.2

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA,
January-March 1996

TABLE 2.2

État trimestriel des recettes - Transporteurs aériens canadiens du
niveau IA, Janvier-mars 1996

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
	Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
	1995	1996	Change 1996/1995 Variation	1995	1996	Change 1996/1995 Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	672 437	788 221	17.2	510 198	519 660	1.9
- Passengers - Passagers	600 575	709 872	18.2	452 498	470 231	3.9
- Goods - Marchandises	71 862	78 349	9.0	57 700	49 428	-14.3
Charter services - Services d'affrètement	29 148	2 718	-90.7	36 022	19 817	-45.0
- Passengers - Passagers	28 730	2 712	-90.6	36 022	19 817	-45.0
- Goods - Marchandises	418	6	-98.6	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	30 951	26 310	-15.0	23 540	32 377	37.5
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	732 537	817 249	11.6	569 759	571 853	0.4
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	28 972	34 825	20.2	12 799	9 425	-26.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	237 827	285 653	20.1	200 966	223 034	11.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	110 333	83 553	-24.3	62 330	49 776	-20.1
General services and administration - Services généraux et administration	349 572	425 660	21.8	325 308	353 590	8.7
Depreciation - Dépréciation	29 664	36 768	23.9	30 766	28 458	-7.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	756 368	866 459	14.6	632 169	664 283	5.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	-23 832	-49 211	106.5	-62 410	-92 430	48.1
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	1 178	8 702	638.7	-	480	...
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	13 585	13 220	-2.7	772	948	22.8
Interest expenses - Intérêts versés	70 520	55 797	-20.9	25 067	16 191	-35.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-7 067	-11 257	59.3	-6 108	-3 886	-36.4
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	-62 823	-45 132	-28.2	-30 403	-18 649	-38.7
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-86 655	-94 343	8.9	-92 813	-111 078	19.7
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 241	1 300	4.8	390	312	-20.0
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-87 896	-95 643	8.8	-93 203	-111 390	19.5

For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa
Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 2.3

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-II, January-March 1996

TABLE 2.3

Effectifs et consommation de carburant trimestriels - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-II, Janvier-mars 1996

		Total		Level IA		Levels IB - II	
				Niveau IA		Niveaux IB - II	
		1996	Change Variation	1996	Change Variation	1996	Change Variation
			%		%		%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹		22	4.8	2	-	20	5.3
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	5 040	7.9	2 715	7.4	2 325	8.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	118 920	10.0	82 641	8.5	36 279	13.7
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	7 953	3.4	5 851	2.8	2 102	4.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	75 084	1.3	57 706	0.1	17 378	5.4
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	2 900	0.3	1 470	-6.4	1 430	8.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	41 343	0.8	26 686	-2.8	14 657	8.0
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	8 488	-3.0	6 562	-5.3	1 926	5.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	85 852	-10.2	64 961	-15.0	20 890	9.2
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	14 517	2.6	12 681	2.1	1 836	6.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	124 104	2.6	109 882	1.5	14 223	11.4
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	4 036	2.5	3 913	2.2	123	12.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	33 298	32.8	31 993	32.7	1 305	35.9
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	42 934	2.0	33 192	0.7	9 742	6.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	478 601	2.9	373 870	1.0	104 731	10.4
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	1 143 162	8.5	846 633	7.6	296 529	11.2
Cost - Coût	\$'000	315 453	14.8	225 410	14.3	90 043	16.1
Gasoline - Essence	L'000	713	24.6	0	...	713	24.6
Cost - Coût	\$'000	431	25.3	0	...	431	25.3
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	101	-6.6	69	-12.9	32	10.5
Cost - Coût	\$'000	658	-0.6	432	-4.0	226	6.6
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	1	8.0	0	...	1	8.0
Cost - Coût	\$'000	5	8.1	0	...	5	8.1

Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 2.4

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA, January-March 1996

TABLE 2.4

Effectifs et consommation de carburant trimestriels - Transporteurs aériens canadiens du niveau IA, Janvier-mars 1996

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
		Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
		1995	1996	Change 1996/1995 Variation	1995	1996	Change 1996/1995 Variation
				%			%
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	1 289	1 510	17.1	1 238	1 205	-2.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	38 339	44 017	14.8	37 859	38 624	2.0
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	3 131	3 291	5.1	2 558	2 560	0.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	27 298	28 556	4.6	30 340	29 151	-3.9
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	162	180	11.1	1 408	1 290	-8.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	7 911	6 553	-17.2	19 550	20 132	3.0
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	4 007	3 781	-5.6	2 925	2 781	-4.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	42 553	34 467	-19.0	33 901	30 495	-10.0
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	8 114	8 342	2.8	4 312	4 339	0.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	61 500	64 117	4.3	46 738	45 765	-2.1
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	2 305	2 400	4.1	1 525	1 513	-0.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	9 139	17 057	86.6	14 965	14 936	-0.2
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	19 008	19 504	2.6	13 966	13 688	-2.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	186 741	194 766	4.3	183 353	179 104	-2.3
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	433 862	480 467	10.7	352 973	366 166	3.7
Cost - Coût	\$'000	103 349	124 689	20.6	93 869	100 721	7.3
Gasoline - Essence	L'000	0	0	...	0	0	...
Cost - Coût	\$'000	0	0	...	0	0	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	49	37	-23.7	30	32	4.4
Cost - Coût	\$'000	265	228	-13.7	185	203	10.0
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	0	0	...	0	0	...
Cost - Coût	\$'000	0	0	...	0	0	...

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 3 - TABLE 3.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, August 1996 (Preliminary Data)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, août 1996 (données provisoires)

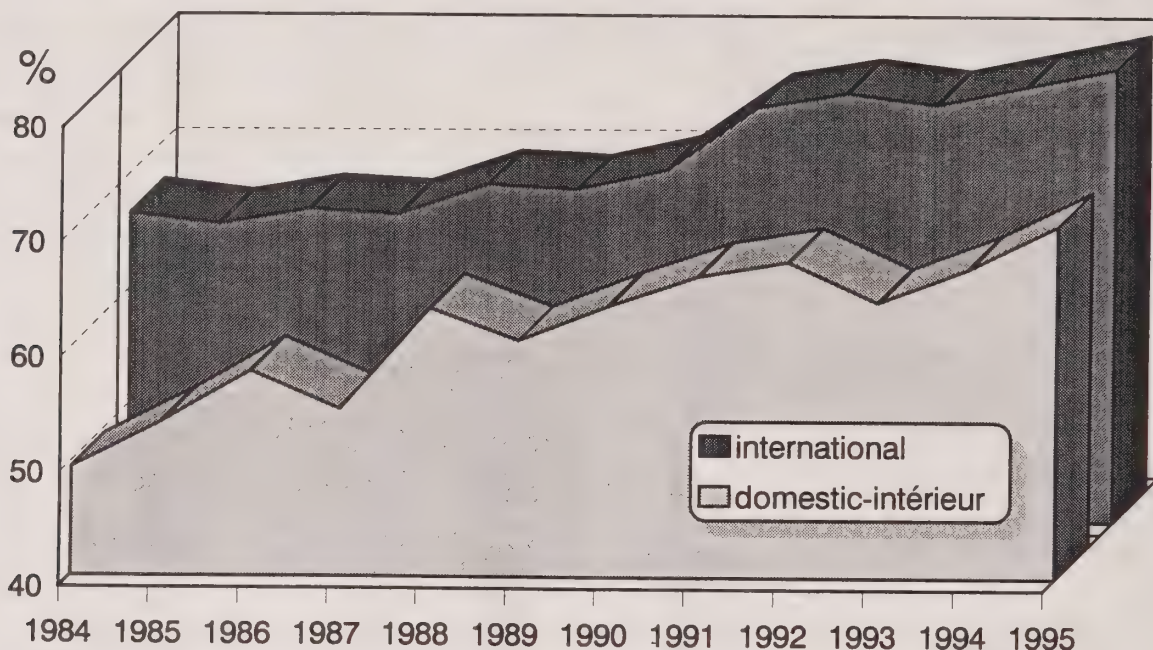
Rank Aug. 1996 Rang Août	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	August 1995 Août	August 1996 Août	Change August 1996/1995 Variation Août	August 1995 Itinérants Août 1995	August 1996 Local Locaux Août 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	31,362	33,282	6.1	33,272	10
2.	Vancouver Intl BC	31,402	32,952	4.9	32,952	-
3.	Montréal/Dorval Intl QC	18,179	21,664	19.2	21,664	-
4.	Calgary Intl AB	20,571	21,175	2.9	20,239	936
5.	Montréal/St Hubert QC	18,738	18,538	-1.1	10,010	8,528
6.	Boundary Bay BC	18,108	18,250	0.8	6,854	11,396
7.	Victoria Intl BC	16,032	15,905	-0.8	11,799	4,106
8.	Toronto/Buttonville ON	15,371	15,603	1.5	8,197	7,406
9.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	14,796	15,262	3.1	11,034	4,228
10.	Toronto City Centre ON	13,220	14,763	11.7	7,521	7,242
11.	Québec/Jean Lesage Intl QC	14,828	13,855	-6.6	11,295	2,560
12.	Winnipeg Intl MB	14,152	13,582	-4.0	11,384	2,198
13.	Halifax Intl NS	12,165	13,476	10.8	9,369	4,107
14.	Calgary/Springbank AB	12,415	12,794	3.1	3,967	8,827
15.	Abbotsford BC	11,540	10,269	-11.0	4,976	5,293
16.	London ON	10,258	9,524	-7.2	6,358	3,166
17.	Pitt Meadows BC	6,746	9,223	36.7	3,927	5,296
18.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,639	8,990	17.7	3,730	5,260
19.	Chicoutimi/St Honoré QC	12,073	8,979	-25.6	3,258	5,721
20.	Hamilton ON	8,088	8,940	10.5	4,668	4,272
21.	St-Jean QC	3,880	8,780	126.3	7,646	1,134
22.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,367	8,483	15.1	5,513	2,970
23.	Winnipeg/St Andrews MB	8,116	8,468	4.3	2,664	5,804
24.	Edmonton Intl AB	5,007	8,146	62.7	8,048	98
25.	Oshawa ON	8,478	7,962	-6.1	3,951	4,011
26.	Edmonton/Villeneuve AB	7,503	7,648	1.9	1,168	6,480
27.	Langley BC	6,683	7,633	14.2	2,955	4,678
28.	Vancouver Harbour BC	6,888	7,281	5.7	6,173	1,108
29.	St John's NF	5,314	7,123	34.0	4,249	2,874
30.	Thunder Bay ON	6,509	7,022	7.9	4,528	2,494
31.	Edmonton City Centre AB	8,614	6,749	-21.7	6,339	410
32.	Moncton NB	6,430	6,536	1.6	4,586	1,950
33.	Regina SK	5,955	6,534	9.7	4,912	1,622
34.	Windsor ON	5,801	6,122	5.5	2,930	3,192
35.	Prince George BC	5,005	5,672	13.3	4,196	1,476
36.	Sudbury ON	7,396	5,579	-24.6	3,589	1,990
37.	Kelowna BC	4,260	5,386	26.4	4,340	1,046
38.	Gander Intl NF	4,604	5,349	16.2	4,187	1,162
39.	Yellowknife NT	6,227	5,211	-16.3	3,607	1,604
40.	Montréal/Mirabel Intl QC	5,082	4,985	-1.9	4,605	380
41.	Whitehorse YT	4,037	4,695	16.3	3,122	1,573
42.	Sault Ste Marie ON	5,038	4,169	-17.2	2,731	1,438
43.	North Bay ON	5,406	3,895	-28.0	2,255	1,640
44.	Sept-Îles QC	3,189	2,893	-9.3	2,769	124
Total (44)		450,472	469,347	4.2	327,537	141,810

For more information, please contact Paul Weiser (819-997-6177).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul Weiser (819-997-6177).

SECTION 4 - FIGURE 4.1- Discount Fare Passengers

The proportion of discount fare passengers¹ has increased since 1984, reaching record levels in 1995 of 80% in the international sector and 71% in the domestic sector.



SECTION 4 - FIGURE 4.1 - Passagers voyageant à tarifs réduits

La proportion des passagers voyageant à prix réduit¹ a augmenté depuis 1984, atteignant des niveaux records en 1995 de 80% dans le secteur international et de 71% dans le secteur intérieur.

FIGURE 4.2 - Discount Off the Economy Fare

In 1995, the average discount off the domestic economy fare² reached a new record level of 46%.

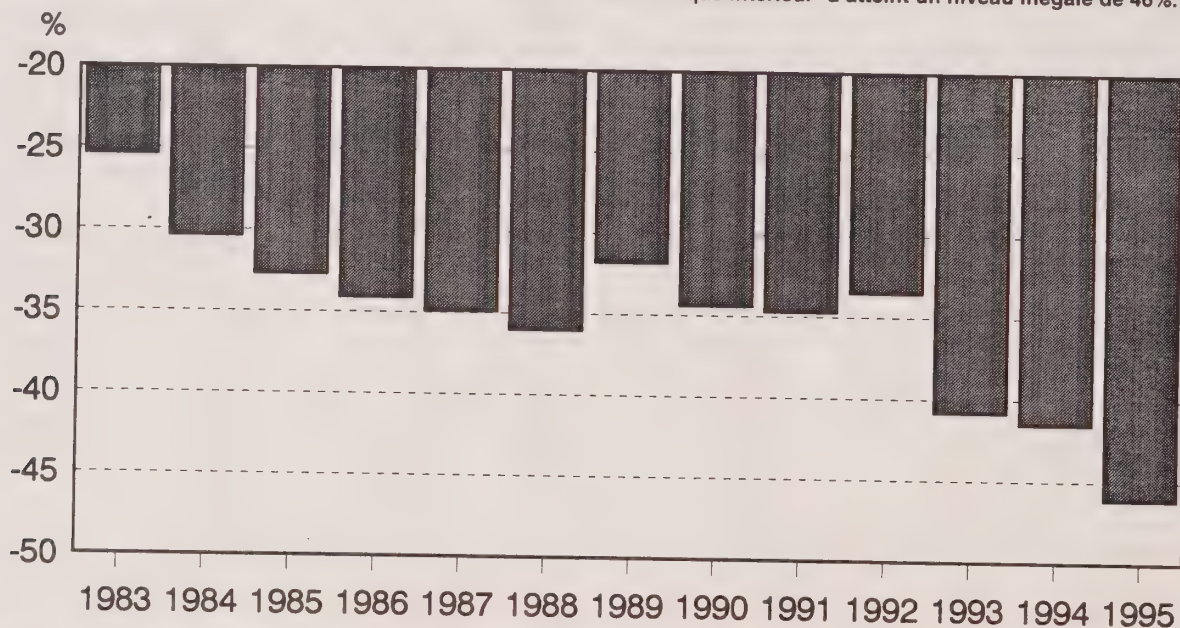


FIGURE 4.2 - Rabais par rapport au tarif économique

En 1995, le rabais moyen pour les tarifs réduits par rapport au tarif économique intérieur² a atteint un niveau inégalé de 46%.

The estimates relate to the scheduled operations of Canadian Level I air carriers. Since 1993, they also relate to the scheduled operations of two Level II air carriers.

¹ Les estimations portent sur les services réguliers des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Depuis 1993, elles portent également sur les services réguliers de deux transporteurs de niveau II.

² Economy fares from 1983 to 1987 included business class fares.

² De 1983 à 1987, les tarifs économiques comprennent les tarifs de la classe affaires.

For further information, please contact Bradley Snider (819-997-6189), INTERNET snidbra@statcan.ca, or Lisa Di Piéto (819-997-6176); see publications **Aviation Statistics Centre Service Bulletin**, catalogue no. 51-004-XPB, and **Canadian Civil Aviation**, catalogue no. 51-206-XPB.

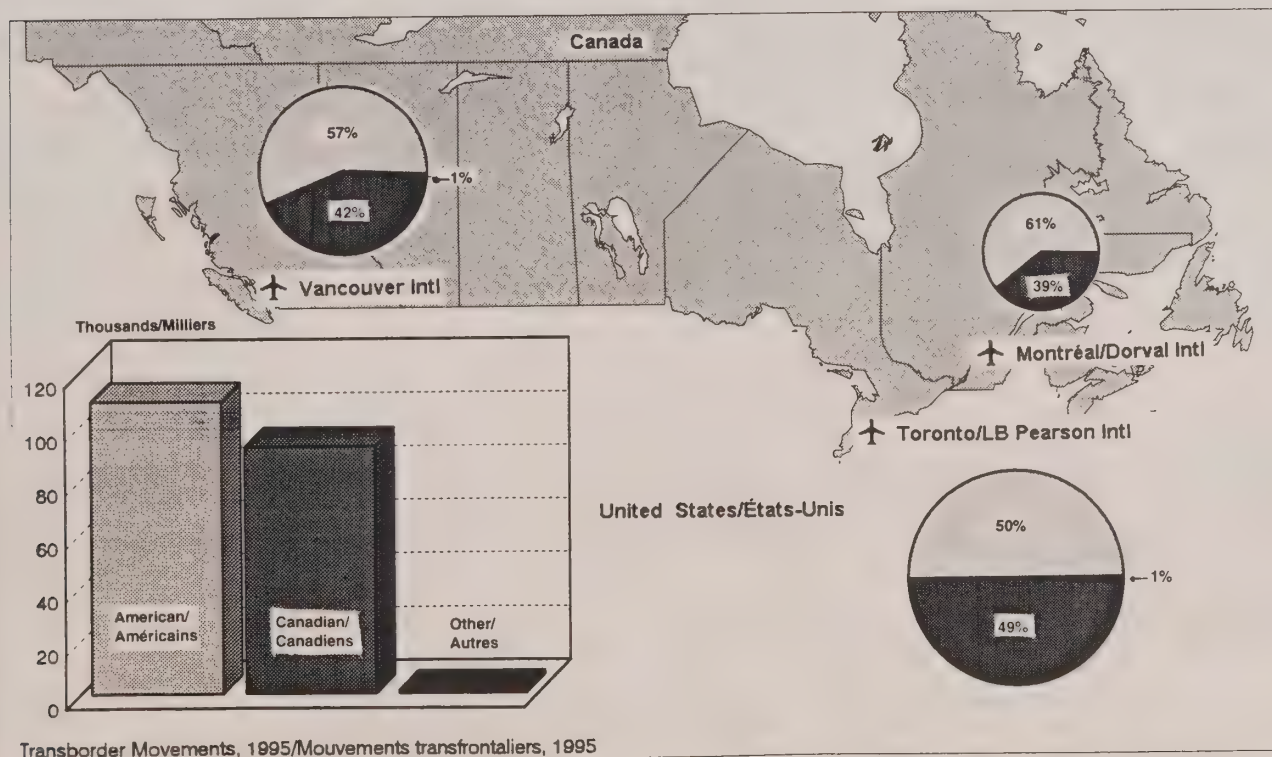
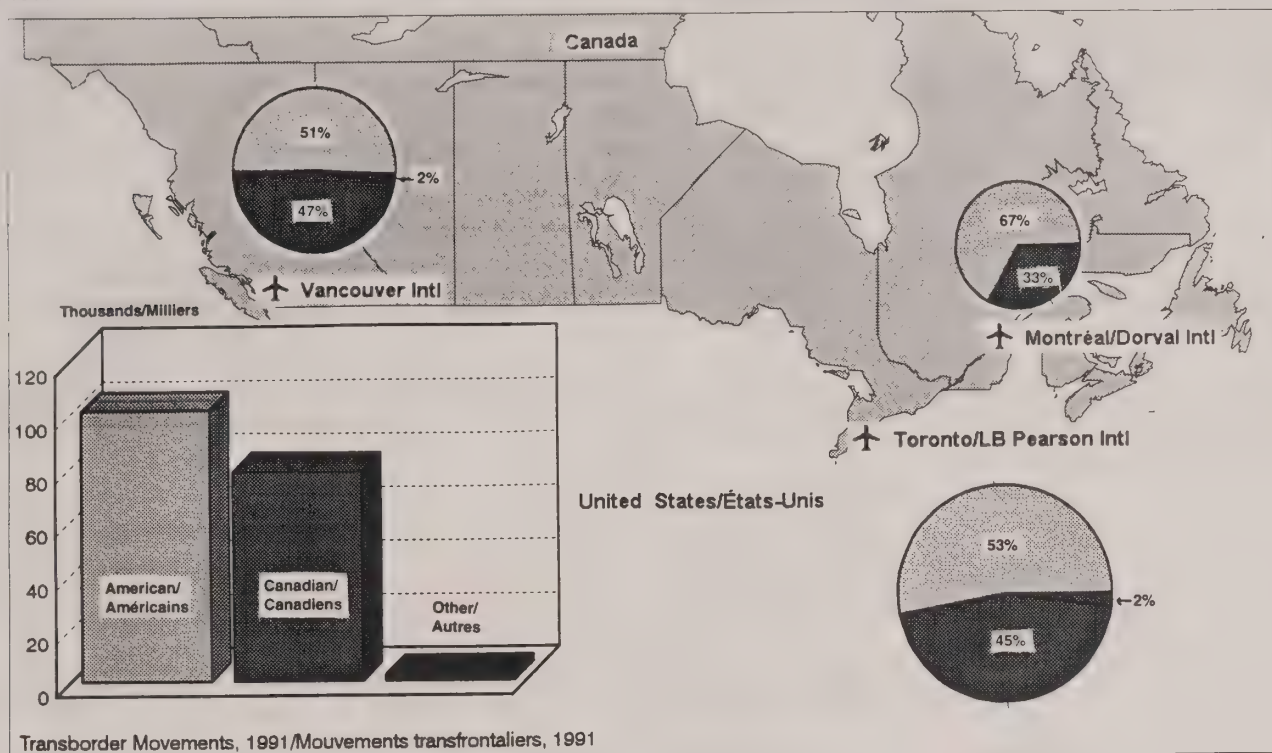
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider (819-997-6189), INTERNET snidbra@statcan.ca, ou avec Lisa Di Piéto (819-997-6176); voir les publications **Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service**, n° 51-004-XPB au catalogue, et **Aviation civile canadienne**, n° 51-206-XPB au catalogue.

SECTION 5 - FIGURES 5.1 AND 5.2

SECTION 5 - FIGURES 5.1 ET 5.2

Transborder Aircraft Movements, American, Canadian¹ and Other Air Carriers - Montréal, Toronto and Vancouver (1991 and 1995)

Mouvements transfrontaliers d'aéronefs, transporteurs aériens américains, canadiens¹ et autres transporteurs - Montréal, Toronto et Vancouver (1991 et 1995)



Includes only movements by Canadian Level I-III air carriers.

¹ Inclut seulement les mouvements des transporteurs canadiens de niveaux I-III.

For more information, please contact Paul Weiser (819-997-6177).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul Weiser (819-997-6177).

Figure 5.3

Transborder Aircraft Movements,
January 1994 to August 1996

Figure 5.3

Mouvements d'aéronefs transfrontaliers,
Janvier 1994 à août 1996

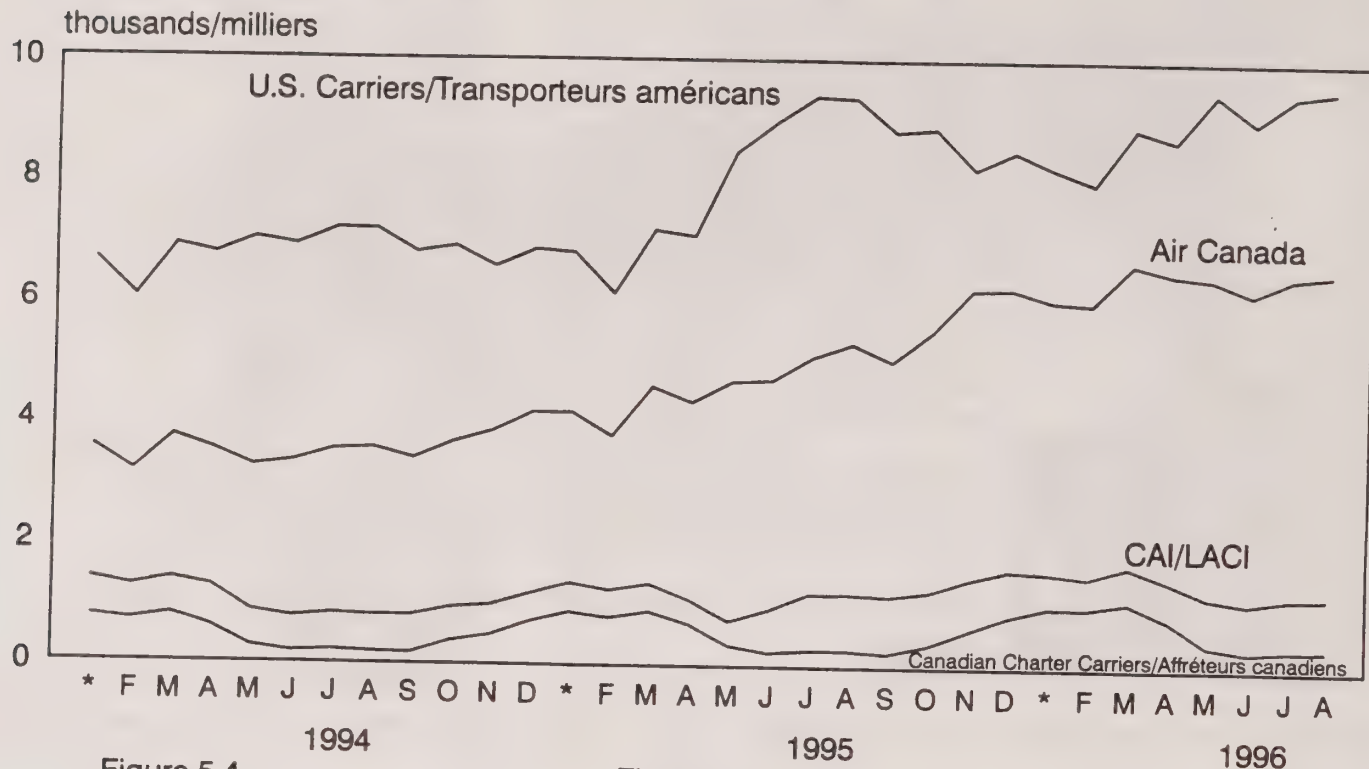
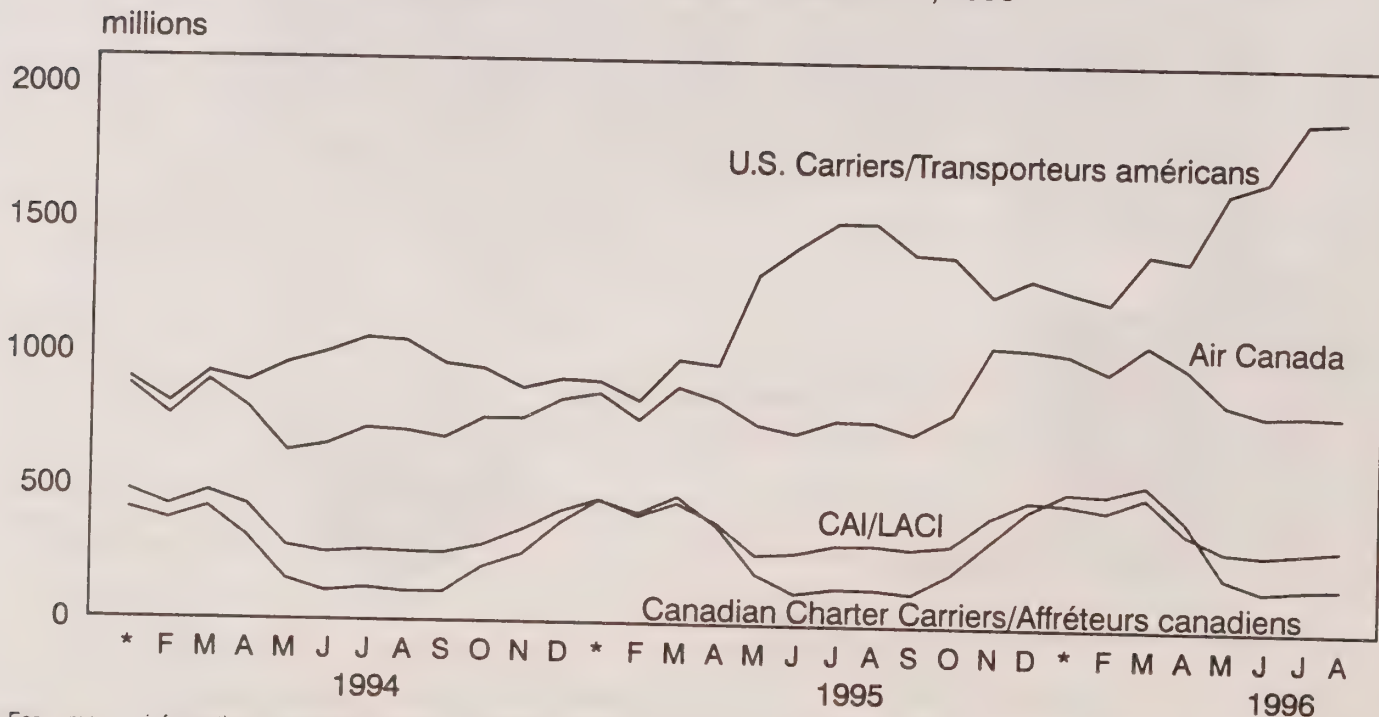


Figure 5.4

Transborder Seat-kilometres,
(estimated from Aircraft Movements)
January 1994 to August 1996

Figure 5.4

Sièges-kilomètres transfrontaliers,
(estimés à partir des mouvements d'aéronefs)
Janvier 1994 à août, 1996



For more information, please contact Robert Lund
(819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul
Weiser (819-997-6177).

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section de camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		États Unis US\$	Autres US\$	
	\$			
10-234-XPB Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002-XPB Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XPB Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XPB Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Forthcoming, Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., à venir, Bil.
51-204-XPB Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	41.00	50.00	58.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205-XPB Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206-XPB Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XPB Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501-XPB E/F Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001-XPB Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003-XPB Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216-XPB Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XPB Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	38.00	46.00	54.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218-XPB Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XPB Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XPB Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XPB Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584

January 1996

Janvier 1996

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 28, No. 12

Vol. 28, N° 12

HIGHLIGHTS

- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a decrease of 2% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted data) on their international (scheduled and charter) routes in September 1996. Air Canada's September production remained stable compared to August.
- Air Canada reported a preliminary basic income (seasonally adjusted) of \$61 million for the third quarter of 1996. CAI reported a basic loss of \$56 million for the period. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income.

Available on CANSIM: Matrix 385

- An estimated 2.8 million passengers travelled within Canada on scheduled flights during the first quarter of 1996. This represents the highest level of air travel for this period since before the last recession in 1989 and 1990 when the figure surpassed three million.
- In 1995, passengers travelling on domestic charter flights increased by 21% compared to 1994, to reach 1,091,109 passengers. This was the seventh consecutive increase registered by the domestic sector since 1989.

Recent releases

- Air Passenger Origin and Destination: Canada-United States Report**, Annual 1995 (Catalogue No. 51-205-XPB)
- Canadian Civil Aviation**, 1995 (Catalogue No. 51-206-XPB)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in December 1996

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

FAITS SAILLANTS

- En septembre 1996, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une baisse de 2% au niveau des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur leurs routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations d'Air Canada effectuées en septembre sont demeurées stable en comparaison à celles effectuées en août.
- Air Canada a déclaré un revenu direct provisoire (données désaisonnalisées) de 61 millions\$ pour le troisième trimestre de 1996. LACI ont déclaré une perte directe de 56 millions\$ pour cette période. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- On estime à 2,8 millions le nombre de passagers ayant voyagé au Canada sur des vols réguliers au cours du premier trimestre de 1996. Pour cette période, ce nombre a représenté le niveau le plus élevé depuis la période précédant la dernière récession en 1989 et 1990, alors que ce nombre avait dépassé trois millions.
- En 1995, le trafic intérieur des passagers voyageant sur des vols nolisés a augmenté de 21% par rapport à 1994, pour atteindre 1 091 109 passagers. Depuis 1989, il s'agit de la septième hausse annuelle consécutive qu'enregistre le secteur intérieur.

Mises en circulation récentes

- Origine et destination des passagers aériens: Rapport Canada-États-Unis**, Annuel 1995 (n° 51-205-XPB au catalogue)
- Aviation civile canadienne**, 1995 (n° 51-206-XPB au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, décembre 1996

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), September 1996 (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	September 1996 Septembre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1996 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	655	-2.4	5 583	5.1	Réguliers - Intérieur
- International	603	15.5	5 290	27.1	- International
- Total	1 258	5.4	10 873	14.8	- Total
Charter	1	-80.2	20	-91.0	Affrètements
Total	1 259	5.2	10 893	12.4	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	951 684	-7.3	8 108 905	5.2	Réguliers - Intérieur
- International	1 956 428	12.6	15 773 242	26.4	- International
- Total	2 908 112	5.2	23 882 147	18.3	- Total
Charter	552	-94.0	52 706	91.3	Affrètements
Total	2 908 664	4.9	23 934 853	15.1	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 182 720	5.6	35 944 615	14.3	Réguliers
Charter	1 389	-89.4	70 484	-91.8	Affrètements
Total	1 184 109	5.3	36 015 099	11.4	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	69.5	...	66.4	...	Réguliers %
Charter %	39.8	...	74.8	...	Affrètements %
Total %	69.5	...	66.5	...	Total %
Hours flown	41	10.2	362	16.0	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	485	-5.1	4 152	3.9	Réguliers - Intérieur
- International	282	2.5	2 518	23.2	- International
- Total	768	-2.4	6 670	10.5	- Total
Charter	15	-44.3	208	-62.5	Affrètements
Total	783	-3.8	6 878	4.3	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	782 960	-4.9	6 616 341	6.7	Réguliers - Intérieur
- International	1 601 220	3.9	13 332 966	12.9	- International
- Total	2 384 180	0.8	19 949 308	10.7	- Total
Charter	37 710	-33.8	542 222	-53.1	Affrètements
Total	2 421 891	-	20 491 529	6.9	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 148 764	1.9	27 335 530	6.0	Réguliers
Charter	49 375	-35.7	668 959	-54.7	Affrètements
Total	3 198 138	1.0	28 004 489	2.7	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	75.7	...	73.0	...	Réguliers %
Charter %	76.4	...	81.1	...	Affrètements %
Total %	75.7	...	73.2	...	Total %
Hours flown	26	0.3	231	1.2	Heures de vol

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a decrease of 2% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted data) on their international (scheduled and charter) routes in September 1996. (The table above contains raw data). Air Canada's September production remained stable compared to August.

For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), Septembre 1996 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	September 1996 Septembre	Change Over Previous Year Variation par rapport à l'année précédente	Year-to-Date 1996 Cumulatif	Change Year-to-Date Variation cumulative	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	655	-2.4	5 583	5.1	Réguliers - Intérieur
- International	603	15.5	5 290	27.1	- International
- Total	1 258	5.4	10 873	14.8	- Total
Charter	1	-80.2	20	-91.0	Affrètements
Total	1 259	5.2	10 893	12.4	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	951 684	-7.3	8 108 905	5.2	Réguliers - Intérieur
- International	1 956 428	12.6	15 773 242	26.4	- International
- Total	2 908 112	5.2	23 882 147	18.3	- Total
Charter	552	-94.0	52 706	91.3	Affrètements
Total	2 908 664	4.9	23 934 853	15.1	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 182 720	5.6	35 944 615	14.3	Réguliers
Charter	1 389	-89.4	70 484	-91.8	Affrètements
Total	1 184 109	5.3	36 015 099	11.4	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	69.5	...	66.4	...	Réguliers %
Charter %	39.8	...	74.8	...	Affrètements %
Total %	69.5	...	66.5	...	Total %
Hours flown	41	10.2	362	16.0	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	485	-5.1	4 152	3.9	Réguliers - Intérieur
- International	282	2.5	2 518	23.2	- International
- Total	768	-2.4	6 670	10.5	- Total
Charter	15	-44.3	208	-62.5	Affrètements
Total	783	-3.8	6 878	4.3	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	782 960	-4.9	6 616 341	6.7	Réguliers - Intérieur
- International	1 601 220	3.9	13 332 966	12.9	- International
- Total	2 384 180	0.8	19 949 308	10.7	- Total
Charter	37 710	-33.8	542 222	-53.1	Affrètements
Total	2 421 891	-	20 491 529	6.9	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 148 764	1.9	27 335 530	6.0	Réguliers
Charter	49 375	-35.7	668 959	-54.7	Affrètements
Total	3 198 138	1.0	28 004 489	2.7	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	75.7	...	73.0	...	Réguliers %
Charter %	76.4	...	81.1	...	Affrètements %
Total %	75.7	...	73.2	...	Total %
Hours flown	26	0.3	231	1.2	Heures de vol

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols de grand voyageurs effectués en échange de points."

En septembre 1996, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une baisse de 2% au niveau des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur leurs routes internationales (régulières affrétées). (Le tableau ci-dessus contient des données brutes). Les opérations d'Air Canada effectuées en septembre sont demeurées stables en comparaison celles effectuées en août.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piété (819-997-6176).

SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines,
Level IA, July, August, September 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs
aériens canadiens, niveau IA, juillet, août, septembre 1996 (données
provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1996	1996/1995	1996	1996/1995	
	Mois	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
Air Canada					Air Canada
July					Juillet
Operating Revenue-Scheduled Services	358 297	9.0	2 066 730	14.4	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	166	-86.4	3 627	-90.8	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	370 925	8.8	2 142 469	12.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	311 271	6.8	2 107 301	13.5	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	17 876	-24.2	119 051	-28.3	Intérêts versés
Interest Income	4 041	-30.8	32 748	1.7	Revenus d'intérêts
Basic Income	45 819	45.6	45 819	45.6	Revenu direct
August					Août
Operating Revenue-Scheduled Services	385 179	9.4	2 451 909	13.6	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	232	-80.9	3 859	-90.5	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	395 802	4.8	2 538 271	10.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	314 964	0.9	2 422 265	11.7	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	15 414	-21.4	134 465	-27.6	Intérêts versés
Interest Income	3 883	-27.1	36 631	-2.4	Revenus d'intérêts
Basic Income	69 307	35.6	18 172	...	Revenu direct
September					Septembre
Operating Revenue-Scheduled Services	348 472	6.1	2 800 381	12.6	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	184	-70.9	4 043	-90.2	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	358 750	8.4	2 897 021	10.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	300 182	11.0	2 722 447	11.6	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	12 735	-43.6	147 200	-29.3	Intérêts versés
Interest Income	4 472	-25.3	41 103	-5.5	Revenus d'intérêts
Basic Income	50 305	14.6	68 477	311.2	Revenu direct
Canadian Airlines Intl Ltd					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée
July					Juillet
Operating Revenue-Scheduled Services	251 269	-6.1	1 397 996	-0.7	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	3 211	-48.8	33 441	-49.1	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	254 480	-11.6	1 431 437	-7.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	237 549	-0.7	1 570 690	2.1	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5 033	-27.8	36 997	-28.3	Intérêts versés
Interest Income	321	87.3	2 480	54.5	Revenus d'intérêts
Basic Income	12 219	-70.9	(173 770)	...	Revenu direct
August					Août
Operating Revenue-Scheduled Services	283 528	-2.0	1 681 524	-1.0	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	3 495	-30.7	36 936	-47.8	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	287 023	-5.5	1 718 460	-6.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	236 927	-5.4	1 807 617	1.0	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5 190	-17.3	42 187	-27.1	Intérêts versés
Interest Income	248	-6.8	2 728	45.8	Revenus d'intérêts
Basic Income	45 154	-4.6	(128 616)	...	Revenu direct
September					Septembre
Operating Revenue-Scheduled Services	232 324	-4.5	1 913 848	-1.4	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	3 155	-33.5	40 091	-4	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	235 479	-8.8	1 953 939	-7.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	235 534	-0.9	2 043 151	0.8	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5 187	-15.5	47 374	-26.0	Intérêts versés
Interest Income	334	73.9	3 062	48.4	Revenus d'intérêts
Basic Income	(4 908)	-133.8	(133 524)	...	Revenu direct

Air Canada reported a preliminary basic income (seasonally adjusted) of \$61 million for the third quarter of 1996. (Table 1.2 contains raw data). Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a basic loss of \$56 million for the period. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income.

Over the last five quarters, Air Canada has averaged a basic income (as opposed to a loss) of \$17 million per quarter. CAI has averaged a \$54 million basic loss per quarter during this period.

Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. Figure 1.1 shows basic income data with the seasonal component removed.

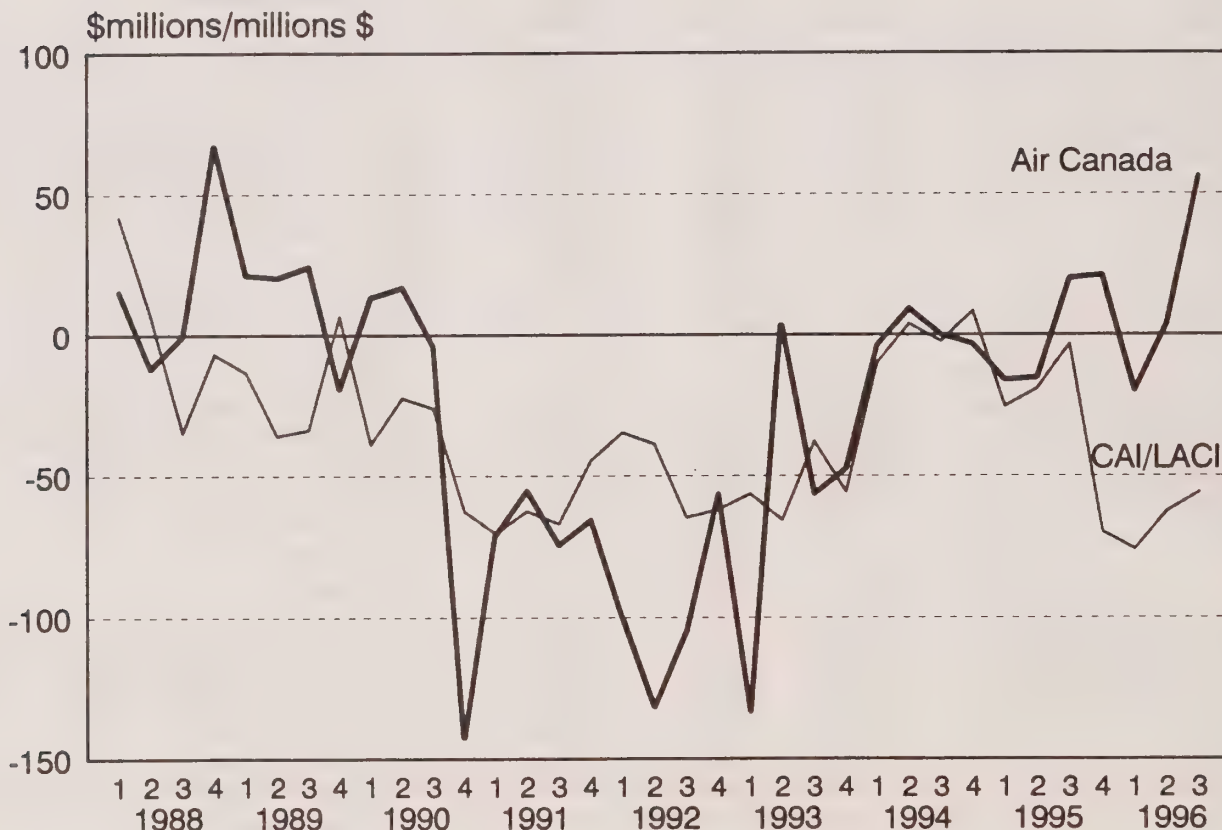
Air Canada a déclaré un revenu direct provisoire (données désaisonnalisées) de 61 millions\$ pour le troisième trimestre de 1996. (Le tableau 1.2 contient des données brutes). Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe de 56 millions\$ pour cette période. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés.

Au cours des cinq derniers trimestres, Air Canada a déclaré, en moyenne, un revenu direct (par opposition à une perte) de 17 millions\$ par trimestre. Durant cette période, LACI a déclaré une perte directe de 54 millions\$ en moyenne par trimestre.

La désaisonnalisation d'une série chronologique de données permet de décomposer les données en trois parties constitutives à savoir, la tendance cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. La figure 1.1 montre les données sur le revenu direct après l'élimination de la composante saisonnière.

Figure 1.1
Seasonally Adjusted Operating
Performance (income/loss) plus
Interest (income and expenses),
Air Canada and CAI

Figure 1.1
Rendement (revenu/perte)
d'exploitation plus intérêts (revenus
d'intérêts et intérêts versés),
désaisonnalisé, Air Canada et LACI



For more information, please contact Robert Lund (819-997-6188).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lis Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, September 1996 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, septembre 1996 (données provisoires)

Rank Sept. 1996 Rang Sept.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	September 1995 Septembre	September 1996 Septembre	Change September 1996/1995 Variation Septembre	September 1995 Itinerant Itinérants Septembre 1995	September 1996 Local Locaux Septembre 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	29,488	32,061	8.7	32,055	6
2.	Vancouver Intl BC	28,064	29,231	4.2	29,231	-
3.	Calgary Intl AB	19,276	18,570	-3.7	17,943	627
4.	Montréal/Dorval Intl QC	17,306	16,932	-2.2	16,932	-
5.	Montréal/St Hubert QC	17,644	15,500	-12.2	7,711	7,789
6.	Boundary Bay BC	15,492	15,468	-0.2	5,622	9,846
7.	Chicoutimi/St Honoré QC	11,198	14,804	32.2	3,644	11,160
8.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,458	13,423	-0.3	10,333	3,090
9.	Winnipeg Intl MB	13,501	13,105	-2.9	10,659	2,446
10.	Victoria Intl BC	14,907	12,640	-15.2	9,267	3,373
11.	Québec/Jean Lesage Intl QC	13,729	12,050	-12.2	10,644	1,406
12.	Toronto/Buttonville ON	14,694	12,041	-18.1	6,073	5,968
13.	Halifax Intl NS	11,096	11,500	3.6	8,176	3,324
14.	Toronto City Centre ON	13,613	10,783	-20.8	5,955	4,828
15.	Calgary/Springbank AB	12,714	9,608	-24.4	3,182	6,426
16.	Abbotsford BC	10,567	9,377	-11.3	4,104	5,273
17.	Edmonton Intl AB	5,106	8,150	59.6	7,851	299
18.	London ON	11,149	7,803	-30.0	5,040	2,763
19.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,496	7,717	-9.2	5,017	2,700
20.	Thunder Bay ON	7,614	7,671	0.7	4,287	3,384
21.	Pitt Meadows BC	6,858	7,251	5.7	3,253	3,998
22.	Edmonton/Villeneuve AB	8,317	6,898	-17.1	1,512	5,386
23.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,539	6,712	-11.0	2,788	3,924
24.	Hamilton ON	8,171	6,638	-18.8	3,580	3,058
25.	Vancouver Harbour BC	6,897	6,239	-9.5	5,389	850
26.	Oshawa ON	6,999	6,173	-11.8	2,831	3,342
27.	Langley BC	7,238	6,162	-14.9	2,374	3,788
28.	Winnipeg/St Andrews MB	8,188	6,013	-26.6	1,755	4,258
29.	Edmonton City Centre AB	9,442	5,902	-37.5	5,439	463
30.	Regina SK	5,802	5,616	-3.2	4,078	1,538
31.	Prince George BC	6,574	5,511	-16.2	3,675	1,836
32.	Kelowna BC	4,845	5,435	12.2	3,985	1,450
33.	St John's NF	4,029	5,433	34.8	3,841	1,592
34.	St-Jean QC	4,631	5,428	17.2	3,431	1,997
35.	Moncton NB	8,057	5,182	-35.7	3,550	1,632
36.	Sault Ste Marie ON	3,758	4,918	30.9	2,676	2,242
37.	Yellowknife NT	5,354	4,827	-9.8	3,097	1,730
38.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,861	4,607	-5.2	4,114	493
39.	Sudbury ON	5,956	4,543	-23.7	2,933	1,610
40.	Windsor ON	5,263	4,365	-17.1	2,261	2,104
41.	Gander Intl NF	4,394	4,321	-1.7	3,122	1,199
42.	Sept-Îles QC	3,119	4,106	31.6	3,720	386
43.	Whitehorse YT	4,628	3,579	-22.7	2,129	1,450
44.	North Bay ON	6,636	3,204	-51.7	1,466	1,738
Total (44)		436,668	407,497	-6.7	280,725	126,772

For more information, please contact Paul Weiser
(819-997-6177).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul
Weiser (819-997-6177).

SECTION 3 -TABLE 3.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - First Quarter 1996 (Preliminary Data)

SECTION 3 -TABLEAU 3.1

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vois réguliers, trafic intérieur - Premier trimestre 1996 (données
provisoires)

Rank 1996 Rang	City-Pairs - Paire de villes	First Quarter 1995 Premier trimestre	First Quarter 1996 Premier trimestre	Change First Quarter 1996/1995 Variation Premier trimestre
		No.-Nbre		%
1.	Montréal - Toronto	261,900	298,910	14.1
2.	Toronto - Vancouver	118,640	160,690	35.4
3.	Ottawa - Toronto	145,990	159,410	9.2
4.	Calgary - Vancouver	67,770	109,520	61.6
5.	Calgary - Toronto	70,630	94,310	33.5
6.	Calgary - Edmonton	66,650	80,040	20.1
7.	Toronto - Winnipeg	54,180	68,150	25.8
8.	Halifax - Toronto	47,740	61,420	28.7
9.	Edmonton - Vancouver	42,610	58,720	37.8
10.	Edmonton - Toronto	36,910	49,900	35.2
11.	Montréal - Vancouver	33,450	43,670	30.6
12.	Vancouver - Winnipeg	24,560	40,370	64.4
13.	Ottawa - Vancouver	27,480	37,180	35.3
14.	Calgary - Winnipeg	25,490	36,920	44.8
15.	Thunder Bay - Toronto	33,400	35,970	7.7
16.	Prince George - Vancouver	24,990	28,630	14.6
17.	Calgary - Montréal	17,250	26,650	54.5
18.	Kelowna - Vancouver	20,710	25,970	25.4
19.	Halifax - Ottawa	20,920	22,950	9.7
20.	Halifax - Montréal	22,580	21,160	-6.3
21.	Québec - Toronto	19,410	20,670	6.5
22.	St John's - Toronto	15,760	20,470	29.9
23.	Calgary - Ottawa	15,290	19,960	30.5
24.	Toronto - Windsor	18,520	19,880	7.3
25.	Ottawa - Winnipeg	16,320	19,710	20.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,249,150	1,561,230	25.0
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,236,500	2,749,080	22.9

An estimated 2.8 million passengers travelled within Canada on scheduled flights during the first quarter of 1996. This represents the highest level of air travel for this period since before the last recession in 1989 and 1990 when the figure surpassed three million.

Sizeable year-over-year increases were observed in the first quarter results for many of the top Canadian markets, including Toronto - Vancouver (+42,050 passengers from 118,640 in 1995 to 160,690 in 1996), Calgary - Vancouver (+41,750 passengers from 67,770 in 1995 to 109,520 in 1996) and Montréal - Toronto (+37,010 passengers from 261,900 in 1995 to 298,910 in 1996). At the end of February 1996, WestJet Airlines introduced discount service in a number of markets in western Canada, including Calgary - Vancouver, Calgary - Edmonton, and Edmonton - Vancouver. (Passengers carried by WestJet Airlines are not included in the table above.) In January of 1996, Canadian Airlines International introduced a seat sale for travel between various points in Canada and Air Canada matched the discounted prices being offered.

For more information, please contact Carol Gudz (819-997-1386)

On estime à 2,8 millions le nombre de passagers ayant voyagé au Canada sur des vols réguliers au cours du premier trimestre de 1996. Pour cette période, ce nombre a représenté le niveau le plus élevé depuis la période précédant la dernière récession en 1989 et 1990, alors que ce nombre avait dépassé trois millions.

Plusieurs des principales liaisons canadiennes ont affiché des hausses appréciables sur douze mois au cours du premier trimestre, notamment la liaison Toronto-Vancouver (une augmentation de 42 050 passagers dont le nombre est passé de 118 640 en 1995 à 160 690 en 1996), la liaison Calgary-Vancouver (une augmentation de 41 750 passagers dont le nombre est passé de 67 770 en 1995 à 109 520 en 1996) et la liaison Montréal-Toronto (une augmentation de 37 010 passagers dont le nombre est passé de 261 900 en 1995 à 298 910 en 1996). À la fin du mois de février 1996, WestJet Airlines a lancé un service de billets à prix réduit visant diverses liaisons de l'Ouest canadien, notamment les liaisons Calgary-Vancouver, Calgary-Edmonton et Edmonton-Vancouver. (Le tableau ci-dessus ne comprend pas les passagers qui étaient transportés par WestJet Airlines.) En janvier 1996, les Lignes aériennes Canadien International avaient lancé un solde de places pour les vols entre diverses villes canadiennes et Air Canada avait rajusté le prix de ses billets à celui des billets à rabais.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz (819-997-1386)

SECTION 4 - TABLE 4.1

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Annual 1994 and 1995

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Opérations intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Annuel 1994 et 1995

Rank in 1995 Rang en 1995	1994	Market Share Part de marché	1995	Market Share Part de marché	Change 1995/1994 Variation
		%		%	%
Canada 3000 Airlines Ltd.	592,145	65.8	638,490	58.5	7.8
Royal Aviation	158,591	17.6	227,195	20.8	43.3
Air Transat	143,074	15.9	160,841	14.7	12.4
Sky Service F.B.O.	1,901	0.2	51,543	4.7	...
Air Club International	-	...	10,613	1.0	...
Others/Autres	4,106	0.5	2,427	0.3	-40.9
Total	899,817	100.0	1,091,109	100.0	21.3

In 1995, passengers travelling on domestic charter flights increased by 21.3% compared to 1994, to reach 1,091,109 passengers. This was the seventh consecutive increase registered by the domestic sector since 1989. Furthermore, in 1995, the number of passengers travelling on domestic charter flights reached the highest level achieved since this information was first collected in 1978.

This growth in the domestic sector could be explained, in part, by the arrival of two new air carriers in the domestic charter industry: Air Club International and Sky Service F.B.O. (which began its domestic charter operations during the fourth quarter of 1994). The appearance of these carriers effectively increased the number of available seats and gave travellers more choice in domestic charter services.

After only one complete year of operations in the domestic sector, Sky Service F.B.O. obtained a market share of 4.7% with 51,543 passengers. This number of passengers in the domestic sector promoted this carrier to the fourth rank among the major carriers.

In 1995, Canada 3000 Airlines held a market share of 58.5%, thus becoming the major carrier in the domestic sector. This share decreased by 7.3 percentage points compared to 1994. However, the passenger count for this company increased by 7.8% in 1995. It seems that the arrival of the new carriers in the domestic sector can, in part, explain this decrease in the market share held by Canada 3000 Airlines in 1995.

Royal Aviation was in second place with 227,195 charter passengers carried in the domestic sector. This represented a market share of 20.8%. Air Transat ranked third with a market share of 14.7% in the domestic sector. This represented 160,841 passengers carried.

En 1995, le trafic intérieur des passagers voyageant sur des vols nolisés a augmenté de 21,3% par rapport à 1994, pour atteindre 1 091 109 passagers. Depuis 1989, il s'agit de la septième hausse annuelle consécutive qu'enregistre le secteur intérieur. De plus, le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés intérieurs en 1995, a été le plus élevé jamais atteint depuis le début de l'enquête sur les vols d'affrètement intérieurs en 1978.

Cette hausse dans le secteur intérieur peut s'expliquer, entre autre, par l'apparition de deux nouveaux transporteurs sur la scène des affrètements intérieurs, soit: Air Club International et Sky Service F.B.O. (qui a débuté ses opérations dans le secteur intérieur lors du quatrième trimestre de 1994). L'arrivée de ces transporteurs a accru le nombre de sièges disponibles dans ce secteur d'opérations et a offert plus de choix aux voyageurs entre les services d'affrètement intérieurs et les services réguliers.

Sky Service F.B.O., après seulement une année complète d'opérations dans le secteur intérieur, a obtenu une part de marché de 4,7% avec 51 543 passagers. Ce nombre de passagers a fait de lui le quatrième transporteur en importance parmi les principaux transporteurs dans le secteur intérieur.

Canada 3000 Airlines est demeuré, en 1995, le principal transporteur d'affrètement intérieur avec une part de marché de 58,5%. Cette part de marché a subi une diminution de 7,3 points de pourcentage par rapport à celle détenue en 1994. Cependant, le nombre de passagers de ce transporteur a présenté une augmentation de 7,8% en 1995. Il semblerait que l'arrivée de nouveaux transporteurs dans le secteur intérieur puisse expliquer, en partie, la diminution dans la part de marché détenue par Canada 3000 Airlines en 1995.

Royal Aviation, avec 227 195 passagers nolisés transportés dans le secteur intérieur, a occupé la deuxième place avec une part de marché de 20,8%. Air Transat a occupé la troisième position, pour l'importance de sa part de marché dans le secteur intérieur (14,7%), ce qui a représenté 160 841 passagers pour ce transporteur.

For further information, please contact Francesca Thibeault (819-997-6173).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

**HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED
ON TRANSPORTATION!**

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section de camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Andrea Mathieson
Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

